



B N C F

MAGL. 5.7.519



000280247



LA
FERROVIA DELL'AUFIDO

DOCUMENTI

RACCOLTI

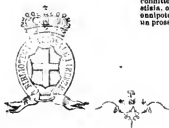
DA FLORIANO DEL ZIO

Te Spes, et albo rara Fides colit
Velata panno, nec comitem abnegat.

Q. HORATII FLACCI, *Carm.*, lib. 1, Od. XXXV.

Quando un uomo risolve, secondo che può, il
confitto delle forze egole in favore della giu-
stizia, obbliga gli avversari a non vantarsi di
onnipotenza; e può vivere nella certezza che
un prossimo avvenire debba rendergli ragione.

G. ARANKO, *Lettera all'andere*.



ROMA

TIPOGRAFIA EREDI BOTTA

1872-74

5. 7. 519

AI MUNICIPII DEL MELFESE



ARGOMENTO DELLA RACCOLTA.

Tutti i popoli si trasportano dove la religione e la filosofia li conducono, sotto l'impulso della legge unica dell'Intelligenza. — Tradizione delle Guide sociali, e ascensione dell'Italia al terzo sistema della sua storia — I cinque Soli della Rinascenza, e il problema generale del 1500 — Apparizione di Giulio II, e nesso della sua politica col profetismo dell'arte — Raccoglimento posteriore dell'Italia, e suo punto d'incontro nella riforma napoleonica degli Stati — Merito degli Italiani nella fondazione dell'unità nazionale, formula morale che li ha sostenuti, e progressi economici che essa deve generare per la virtù riunita del Governo e del popolo — Il diritto di Melfi e delle regioni limitrofe, ha le sue prove nei documenti.

Vi presento, nell'attuale raccolta, una parte dei documenti che si riferiscono agli atti della mia vita pubblica, e quelli propriamente che riguardano la *Ferrovia dell'Aufido*. Essendo oscillante e nella maggior parte incognito l'avvenire politico dell'individuo, atteso le incertezze dell'esistenza, e la varietà grandissima dei contrasti umani, ho stimato non inutile di trasportare sul terreno delle memorie, e nella luce inestinguibile che assicura ad esse la stampa, quei pochi servizi che, nella questione dei tronchi, ho potuto rendere al dritto della causa vostra. È un manipolo di prove e di elementi legislativi, rivolto a garantire nel futuro le principali esigenze del vostro benessere economico e morale.

Prego solo i lettori a non cercare nel proemio che segue ripetizioni di fatti, circostanze già note, censure di ministri, o doglianze di promesse ineseguite. È la raccolta stessa che può

soddisfare a tal fine, e molto più la mente delle moltitudini, che conserva immortale il senso dei suoi bisogni e delle sue ragioni. Il preambolo si sforza di raggiungere uno scopo, moralmente più degno. Deve dimostrare il nesso fra il principio del risorgimento italiano, e le conseguenze economiche domandate da coloro che lo fecero trionfare. Stabilire questo nesso è mostrare tutta la forza dei reclami, che s'inoltrano al Governo; è accendere una face inaccessibile ai soffi delle tempeste, e capace di convertire anche i più ritrosi ad un vero irrecusabile, che cioè si debba alla fine far dritto all'equo dritto delle nostre genti.

Tutti gli individui, ceti, popoli, e federazioni di popoli, capaci di attuare normalmente il loro ciclo di vita, lavorano e concorrono al trionfo dello spirito, che glorifica sempiternamente gli ideali-di-azione, generati nella conoscenza della legge assoluta del mondo, *e ne ottengono, per effetto, retribuzioni adeguate.*

È questo un fatto solenne ed eloquente che non può essere contrastato. Si verifica in ogni tempo e luogo, si attesta sotto qualunque forma di Governo, agisce e si trova per entro a qualsivoglia modo d'essere e di conoscersi della civiltà universale, ed è sempre la conseguenza ultima della legge unica dell'intelligenza.

Vi sono argomenti e prove per dimostrarlo? Possono applicarsi e riuscire benefiche alle condizioni presenti d'Italia, e particolarmente a quelle degli abitatori del Mezzogiorno e del Melfese? Illustrano esse il lavoro morale dell'epoca, e i vantaggi economici che ne possono attendere le moltitudini? E come concordano queste cose coll'argomento della raccolta?

Se consultiamo le due sorgenti d'ogni umano sapere, cioè la religione e la filosofia, troviamo subito negli annali delle loro glorie, gli elementi e i dati di quelle prove. Sì, la legge dell'intelligenza suscita e move la volontà degli individui e dei popoli a cooperare con merito (e quindi con dritto di rimu-

nerazione temporale ed eterna) nella ragione della storia. Ogni pagina, ogni riga delle memorie attesta il concorso dell'azione sociale nel moto dei principii generatori della civiltà; e senza di esso, o fuori di esso lo spirito non potrebbe raggiungere lo scopo assoluto, o la perfezione di se medesimo.

E per fermo tutte le religioni (astruendo ora dalle dispute sulla loro verità relativa, o dalla posizione privilegiata, che giustamente può avere una fra le altre) nel sorgere e propagarsi che fanno, sorgono e si avanzano con affermazioni solenni, con sensi universali, e insomma con oracoli, che pongono e rivelano i problemi delle sorti umane. Generando ognuna, in questo gran fatto, la propria arte e il proprio culto, trovano e danno agli uomini (nello splendore e poesia morale da cui sono animate) quella fede onnipotente, quella magia suprema che li attira e mantiene uniti, che li rende responsabili, e che li fa cointendere, consentire e cooperare nell'unità di piano della civiltà. L'effetto di questi consensi innumerevoli, è la ascensione di tutti nella vita libera, l'emancipazione progressiva dalle dipendenze fisiche, e dalla rozzezza interna dei sentimenti. Senza le religioni, gli uomini sarebbero incatenati al fatto delle sole necessità naturali, e non potrebbero trascendere la sfera, nella quale nascono e vivono i bruti. Immersi in tal caso nella lotta teorica e pratica contro il sensibile, appena appena potrebbero, coll'aiuto della parola, deporre la vita barbara e inesplicata, e giungere con sommo sforzo a distinguersi dal mondo esteriore. Ma la parola stessa non erompe forse in mezzo agli uomini per virtù della legge dell'intelligenza in essi operante? E quando dalla sua forma vocale, o da istromento spontaneo che imita e trasmette le percezioni primiere, passa ad unirsi alle immagini ricordate delle percezioni, e, resa astratta, diventa in tal modo mezzo di significazione dei fatti percepiti; quando in somma si costituisce come scrittura, come metodo primordiale della investigazione della causa, non è appunto la scrittura il gran risultato della ispi-

razione religiosa originaria, il primo deposito delle verità rivelate?

Più tardi viene su la riflessione sociale. Cresciuto a dismisura il numero dei viventi, i ceti e le classi si determinano, le arti si fecondano, le cognizioni prime si conservano e si estendono, le migrazioni si propagano, e gli Stati si costituiscono. Costituiti i dominii, si sviluppano le ambizioni e i conflitti per le terre migliori, per gli sbocchi commerciali più comodi, e ne derivano le guerre e le paci, con tutto il corredo degli altri fenomeni che narra la storia. Per tal modo l'intelletto deduce, in questo immenso processo, dal seno della religione (e non da altro) tutti gli ordini, tutte le dignità della vita umana.

In ultimo la riflessione si fa libera, acquista la forza di essere comprensiva, e si mostra identica alla ragione. Allora una crisi risolutrice, una trasformazione benefica si realizza. Sorgono le scuole dei filosofi, e, colle scuole, i sistemi. Col mezzo dei sistemi, lo spirito risponde ai quesiti della religione e alle speranze della fede; ma vi risponde in due modi. Se la religione, in seno a cui si producono le scuole, si constitui nell'origine con elementi e dati, che non sono assoluti, in questo primo caso la filosofia, che ad essa risponde, può dare spiegazioni sulle verità naturali, ed essere sufficiente ad estendere la coltura. Se però s'inoltra nelle ricerche, se tenta di sciogliere davvero i problemi dell'infinito, e le ultime istanze della religione, allora non vi riesce, e decompone in vece le stesse credenze. In questi momenti, se i sistemi filosofici fossero così potenti come sono diversi, infallibilmente l'ordine sociale ne andrebbe disciolto. Nessuna conformità, nessuna comunione di idee resterebbe a vincolo morale dei consorzi umani. Le varie egemonie delle nazioni direttrici del progresso non potrebbero nè apparire nè dominare. La grande famiglia dei popoli sarebbe devastata, in ogni centro, da guerre di principii. Lo scetticismo e il materialismo intaccherebbero le sorgenti stesse della

vita, e le società perirebbero, se, per mirabile concorso providenziale, non si salvassero tornando alla fede, ossia ricevendone dall'alto una più vera. Nel secondo caso invece, quando cioè la religione non solo è in sè assoluta, ma si è fatta tale storicamente, la filosofia, che alla grand'opera concorre, è anch'essa intera, anch'essa invitta e onnipotente. Allora affronta con eroismo, e risolve gloriosamente i problemi della religione. Fede e scienza si compenetrano a vicenda, e con esse, e per esse, ovvero in virtù del loro connubio immortale, è dato agli individui e ai popoli di raggiungere lo scopo assoluto.

Questa è la dialettica del moto umano, questa la legge unica data dalla tradizione ai popoli, e che il genio di G. B. Vico è venuto a presentare, in forma erudita, all'ammirazione ed esame dell'età moderna. Essa rende ragione sì dello svolgimento d'ogni singolo popolo, come del moto comune e perpetuo dell'incivilimento universale. Sia che la legge susciti l'estro dei poeti teologi, o la riflessione dei legislatori, o la critica dei filosofi nella vita singola d'ogni nazione; sia che costituisca, con azione più alta, il dominio mondiale dei poteri supremi dello spirito, sempre le moltitudini sono ubbidienti alle sue norme, camminano coi propri capi, soddisfano al disegno della ispirazione comune, ed ottengono in premio di questo concorso vantaggi e benefizi che tornano a sollievo della vita fisica. Di fede in fede, di luce in luce, di gloria in gloria vedono essi derivare dall'azione della legge (se meritano nella legge) un fascio di scoperte, un insieme di risorse che ingentiliscono la vita esteriore, e che diventano, come dice Dante, *scala al fattore* per la costituzione definitiva del genere umano, o pel carattere assoluto dell'essere morale.

In conformità di questa legge unica dell'intelligenza, quale è la grande opera, o l'edificio ideale a cui pose mano l'Italia nel corso dei tempi? Come si deduce, da queste premesse, la missione dell'età nostra? E in qual modo, effettuandosi, sorge nel popolo il dritto sacrosanto di avere dai Governi le conse-

VIII

guenze economiche dei nuovi principii, capaci di alleviare le sue miserie, e farlo progredire nel vero e nel bene, o nella dignità reale dell'esistenza?

Esaminata la successione dei tempi, e classificati i periodi secondo il metodo testè cennato, la scienza ha risposto a queste domande. L'Italia possiede, *come dimostrato*, un sapere della sua storia; e, in virtù di tale conoscenza, essa può togliere il velo, che ancora avvolge lo scopo, al quale ha mirato e mira nel tempo presente. Il nostro compito dunque si riduce a ricordare le conclusioni, applicandole all'argomento.

La verità suprema, di cui bisogna innanzitutto essere convinti, e che non sarà mai ripetuta invano, è la seguente. L'Italia sociale, prima esercitò l'egemonia del mondo, e raccolse l'eredità dell'impero e del sacerdozio universali; indi, col concorso di queste istituzioni prodotte dalla legge e interpreti della legge, attese ad unire in una sola creazione (assolutamente libera e spirituale) tutte le forze che costituiscono la sovranità veramente legittima dell'individuo e del popolo; la sovranità nella quale ogni elemento d'intelligenza e di morale possa essere rappresentato, avere posto, e farsi valere. Già si intende che è di un modello, di un popolo-tipo che qui si ragiona; di una nazione, che avendo ad organo la scienza positiva della legge unica che ha informato e che ispira le istituzioni supreme; e un sentimento vivissimo (non si dica un privilegio) tradizionalmente più facile per poterne apprezzare ed applicare i valori, sia capace di additare (a se stessa e a tutti i popoli) come possano e debbano, ognuno con proprio merito, cointendere, consentire e cospirare nello scopo ultimo della civiltà. Innumerevoli sono le idee e i fatti, i quali ad dimostrano, come nel fulgore del sole, questo carattere dell'Italia nel passato e nel presente; e dalla storia critica dell'impero e del papato ognuno può togliere quelle note cospicue, quei tratti principali, che bastino a provare il proprio tema.

Cesare Augusto raccolse, nella propria persona, la successione generale degl'imperi del mondo. Anche oggi gli uomini, solo al guardare il rovescio di una sua moneta, e vedervi chiuse le porte del tempio di Giano, intendono di un tratto la sublimità morale, e il senso profondo di questo simbolo. Nella prima epoca dell'umanità la forza era stata istituita dalla religione, nella speranza che potesse condurre all'ordine vero dell'esistenza. Ma non era nella forza la virtù sovrana, capace di riunire in una sola civiltà tutti gl'individui e popoli del mondo conosciuto. Questa missione era riservata alla moralità, dopo l'istituzione effettiva dell'intelligenza. Bisognava dunque fare due cose. Prima generalizzare l'unità della forza, e rendere palese a tutti la sua impotenza a quel fine; indi istituire l'intelligenza, subordinare gradatamente ad essa la forza, farle subire una serie di trasformazioni, e dedurre in ultimo, dalla loro azione reciproca, la moralità perfetta di tutti gli uomini.

Non agl'Indiani o agli Egizi, non agli Assiri, Medi, Persiani e Macedoni era riservato questo alto compito. Sola la Repubblica e i Cesari di Roma realizzarono davvero il primo fatto; e quando la loro azione fu dispiegata, quando ottennero realmente un dominio mondiale, anche il secondo si fece manifesto nella pienezza della sua gloria. Questo è il senso del simbolo testè accennato. Esso ci apprende che, sebbene l'ordine politico sia dapprima un effetto dell'ordine logico, è poi nello sviluppo più alto dell'ordine politico che si *manifesta* l'ordine logico. Il regno dell'intelligenza, che aveva ricevuto fra gli Ebrei la sua espressione profetica, e nei sistemi dei filosofi della Grecia la sua prima investigazione scientifica, non fu istituito positivamente che dal fondatore del cristianesimo, nel tempo della pace realizzata da Augusto. Egli era la intelligenza, e la coscienza, e la vita della legge unica fra gli uomini, della legge di verità e di bene, che doveva accordare, in un ordine solo, l'opera intellettuale e morale del genere

umano. Col sacrificio purissimo di se medesimo, insegnò agli uomini in qual modo la volontà che intende la legge (e che si sommette al potere politico del mondo, costituito dall'azione anteriore della legge) possa vincere e vinca il mondo stesso, e così unire e conciliare la natura umana colla divina. Proclamata questa unione, la metamorfosi della forza non fu più circoscritta, come nel passato, in isfere più o meno estese. Essa fu continua e cosmopolita, ma terminando sempre in un dominio più alto dell'intelligenza, e in una generazione più profonda degli elementi tutti della morale.

Dall'origine dell'era volgare all'anno 500, quattro furono le trasformazioni principali dell'unità della forza, sotto l'azione della intelligenza istituita. L'impero romano si trasformò intellettualmente, militarmente, religiosamente e politicamente. Dopo ciò l'eredità di Augusto si trovò disciolta in una federazione di Stati indipendenti, in attenzione di nuovi destini.

Ed in vero sotto la famiglia dei Giulij, i Cesari della città di Roma fortificarono le frontiere dell'impero, ed elevarono a massima di ragion di Stato, che si dovessero ritenere come estreme e insuperabili. Ma la lega dei Celti, Cimbri e Teutoni, che le minacciava sul Reno, sul Danubio e sull'Oder, contenuta da Tiberio e da Druso suo fratello, rivenne in seguito sempre più tremenda, sostenne per 30 anni le sue prime coalizioni, e alla fine con Erminio oppresse sanguinosamente le legioni di Varo. Le barriere non potevano restare fisse. Dopo Galba, cioè sotto i Cesari delle provincie, i confini dell'impero si allargarono ancora, ma senza potere impedire che si compissero i fati, chiusi nella istituzione della intelligenza. In mezzo a crisi innumerevoli, le guerre di Vespasiano e di Tito nella Giudea, come quelle condotte da Traiano nell'Asia, bastano a confermare il doppio fenomeno, o il contrasto dei principii, al quale accenniamo. Col fatto d'arme di Jotapa, coll'assedio e caduta di Gerusalemme si compì la totale di-

struzione del popolo eletto. In questa guerra la schiatta israelitica perdette un milione di nomini. Sessantamila andarono prigionieri a Roma, dove si addussero pure in trionfo le mense d'oro, i candelabri a sette braccia e il volume della legge. Ecco la Palestina trasportata in ispirito dalle rive del Giordano su quelle del Tevere; ecco la tradizione della legge unica, e la nuova coscienza religiosa centralizzata nella metropoli del mondo, tuttochè schiacciata dalle armi romane, e non compresa dagli oppressori. D'altra parte superata la reazione di Domiziano, e mentre era tranquillo l'intero Occidente, videsi Traiano recarsi sul Danubio, mirare alla volta di Zermigetusa, sconfiggere e prendere la metropoli dei Traci, riducendola a provincia. Indi, emulando le marcie ardite degli antichi capitani, volse gli eserciti verso l'Eufrate. Passò il Tigri sopra un ponte di navi, e a Seleucia e Ctesifonte stessa vinse Cosroe, re dei Parti, a cui portò via la figlia e il trono d'oro. Giammai tant'oltre erano stati spinti i confini dell'impero: dalle isole britanniche sino alle Indie! Ma quale fu l'effetto di questa ultima espansione? Non fu un trionfo della forza, bensì dell'antica cultura filosofica, dell'arte e della giustizia, con gloria eterna di Traiano e dei suoi successori immediati. Basiliche, biblioteche, terme, porti e circhi si moltiplicarono nel mondo. I ponti sul Tago, sul Tigri, sull'Anfido, l'immensa rete degli acquedotti, delle strade e delle poste facilitarono gli scambi, e resero più agiata la famiglia dei popoli; mentre una solenne giurisprudenza si costituiva, e sorgevano le scuole rivali dei Proculeiani e Sabiniani, che disputando sulle leggi, coi principii del diritto stretto o dell'equità naturale, finivano coll'estendere a tutte le genti civili il beneficio supremo di una più chiara ragione del diritto. Il capo di Roma non era più il conquistatore delle provincie, ma l'amico e il padre delle provincie.

Nel tempo susseguente, conosciuto dagli storici sotto il nome di periodo Severiano, o dei capitani legionari sollevati

al trono, l'impero si trasforma militarmente, in mezzo ai lumi decrescenti dello stoicismo, e all'influenza in progresso del cristianesimo. I nomi immortali di Marco Aurelio, di Settimio e di Alessandro Severo dicono tutto. Per continuare la riforma liberale, essi riunirono in un solo piano le forze della giurisprudenza, la nuova disciplina militare, e una certa tolleranza pel cristianesimo. Questo è l'istante, in cui cento novantanove costituzioni livellano ogni distinzione giuridica fra i sudditi, e veggonsi fiorire Papiniano, Paolo, Ulpiano e Modestino; l'istante in cui tutti i Cesari essendo scelti dalle provincie, vedendole reclamare un'autonomia sempre maggiore, e tendere ad assorbire le legioni, si sentono obbligati a contenerle, introducendo e disciplinando negli eserciti masse d'uomini, che sono presi sulle frontiere. La disposizione poi a tollerare, in qualche modo, la razza semitica, e la tradizione siro-giudaica è fuori dubbio, e quasi equivale a intraprendere una reazione contro l'antico culto di Roma. Secondo Tertulliano, non solo Settimio non perseguì gli uomini e le donne più distinte della fede giudaica, e della cristiana, ma li onorò di sua stima, e li salvò dai furori popolari. Alessandro poi, il quale aveva nel suo oratorio le statue di Orfeo, di Apollonio di Tiane, e del Nazareno, voleva riunire (per l'edificazione del suo cuore e per quella degli altri) la legge ebraica, la ragione greca, e la fede cristiana. Rese al giudaismo i privilegi che aveva perduti, era disposto a riconoscere il cristianesimo, e ardì proporre ad esempio il sentimento morale dell'uno e dell'altro. Odiando l'arte dei favori nella distribuzione degli uffici, ordinava fossero affissi in pubblico i nomi di coloro, che aspiravano alle magistrature, affinchè contro i candidati potessero elevarsi le censure, e seguirne le prove. « Sarebbe vergognoso, diceva l'imperatore, non osservare a riguardo dei governatori delle provincie, ai quali sono confidati la fortuna e la vita dei cittadini, quanto praticano i giudei e i cristiani nella elezione dei loro pontefici. » Un altro giorno vide a Roma alcuni bet-

tolieri e cristiani disputarsi a vicenda un terreno. Alessandro lo aggiudicò a questi ultimi, dicendo che al postutto era sempre meglio che un terreno fosse stato consacrato ad un culto. Sotto il velo di un motivo siffatto, questa decisione equivaleva alla tolleranza implicita della nuova fede. Volle in ultimo che il Senato stesso deliberasse sull'innalzamento di un tempio in onore di Cristo. Non si hanno dettagli su questa grande istanza. Solo sappiamo, che Ulpiano, il sommo giureconsulto e suo primo ministro, vi si oppose per ragione di Stato. Il Senato stava incerto, e poichè in ultimo bisognava decidersi, si ricorse (secondo è narrato da scrittori cristiani) ai libri sacri del paganesimo. Ma poichè risposero, che, colla adozione della proposta, gli antichi templi sarebbero stati deserti, e che avrebbe il Cristo detronizzato gli Dei dell'impero, il progetto fu dismesso. Questi fatti intanto dimostrano quanto fosse prepotente lo zelo della nuova fede, e come, agitando il palazzo dei Cesari, già mirasse a imprese più decisive.

Questa fu la seconda trasformazione dell'unità della forza, militare e morale al tempo stesso. Sotto l'influenza della missione apostolica, che mirava nel centro alle crisi del potere, e sotto quella delle provincie, che opponevano capi a capi per innovare la disciplina, il moto della fede si distendeva, e la varietà innumerevole delle famiglie barbariche si avvicinava. Invano alla prima si oppose Decio, con un editto di persecuzione, per cui morirono Flaviano vescovo di Roma, Babila di Antiochia, Alessandro di Gerusalemme, e tanti altri. Invano alla seconda facevano contrasto i vari pretendenti attardati, che promettevano al Senato di mantenere l'antica unità. Essendo vicendevolmente in guerra, disputandosi tutti l'istesso trono, erano costretti a servirsi di quelle milizie, che pure intendevano subordinare al comando. Perciò passarono rapidamente moltissimi imperatori o tiranni, come Massimino, Filippo, Gallo, Emiliano ed altri. Verso il 253 questo turbine di tragedie fece sosta per poco, imperando Valeriano, e suo fi-

glio Gallieno. Ma Gallieno appunto è il capo, che doveva aprire il nuovo periodo, e iniziare la terza trasformazione dell'impero, quella che doveva essere la più profonda perchè religiosa, e la più vasta, perchè finì col distruggere totalmente gli antichi confini.

Gallieno, dice Sismondi, per difendere l'unità, non fece più conto dell'antica disciplina: si volse direttamente ai barbari, ed assoldò fra questi innumerevole quantità di milizie. « La barriera fu così rotta dagli stessi imperatori, e i barbari, testimoni di tante zuffe e pretendenti, più non incontrando sulle frontiere quei campi formidabili delle legioni, che essi erano accostumati a rispettare, tutti ad un tratto le superarono, quasi fossero stati in accordo dalle estremità della Caledonia sino a quelle dei Persi. I Franchi, confederazione nuova di popoli germanici, che si erano piantati presso le bocche del Rodano, penetrarono dal 253 al 268 nella Gallia, nella Iberia e in parte dell'Africa. Gli Alamanni, altra confederazione nuova, postata sull'alto Reno, traversarono la Rezia e si spinsero sino ad Aquileia. I Goti, dopo cacciati i Romani dalla Dacia, saccheggiarono la Mesia, trucidarono cento mila abitanti di Filippopoli; poi si estesero sulle coste del mar Nero, e su questo, avventurandosi in bastimenti tolti alle terre marittime, spogliarono le città della Colchide, dell'Asia minore, e penetrarono finalmente, pel Bosforo e l'Ellesponto, fino nella Grecia. Al tempo stesso i Persiani della nuova dinastia dei Sassanidi, minacciavano l'Oriente. Avendo Sapore conquistata l'Armenia, l'imperatore Valeriano, padre e collega di Gallieno, mosse a incontrarlo nella Mesopotamia, ma fu sconfitto, imprigionato nel 260, e quindi ucciso. Allora il monarca persiano devastò la Siria, la Cilicia, la Cappadocia, nè fu arrestato che sui confini dell'Arabia dal ricco senatore di Palmira Odenato, e dalla celebre Zenobia sua donna. »

Come opporsi a questo torrente? Nello sviluppo del periodo la sapienza della politica imperiale vi riparò con due rimedi

supremi; colla tetrarchia di Diocleziano, che soddisfece alle provincie, ma perseguitando i cristiani, e colla dittatura sociale di Costantino, che sottopose per poco nuovamente le provincie all'unità del Governo, ma dando realtà irrevocabile al cristianesimo.

Colla tetrarchia non fu divisa l'unità dello Stato, ma la sovranità del potere, che venne esercitato in colleganza, distinguendo tutta l'amministrazione in grandi parti. Diocleziano nominò due Augusti, cioè se stesso per l'Oriente, con sede in Nicomedia sulla Propontide, e Massimino per l'Occidente, con sede in Italia a Milano. Con un secondo atto nel 292 fu poi compiuta la divisione. I due Cesari designarono due nuovi colleghi, e successori. Diocleziano nominò Galerio, cui diede la Tracia e la Grecia con Sirmio per capitale; e Massimino istituì Costanzo Cloro, cui diede la Gallia, la Gran Bretagna e la Spagna con Treviri per capitale. Così fu contenuto l'autonomismo delle provincie, raffrenata l'invasione dei barbari, e dome le ribellioni dei re tributari. Ma Roma, a cui si trovavano opposte quattro nuove capitali, non poteva essere contenta, e concepì una vasta resistenza al nuovo ordine di cose. La tetrarchia fu involta dal doppio odio della capitale antica che era abbandonata, e che perciò vendicavasi eccitando a contrasti i colleghi, e dal cristianesimo che era perseguitato. Costantino decise di salvare ogni progresso anteriore, facendo un colpo di Stato mondiale contro Roma, e abbattendo l'odio dell'antico culto colla accettazione ufficiale del cristianesimo.

Scioltosi dai superstiti dell'antica tetrarchia, vinse Massenzio nella battaglia del ponte Milvio, indi abbozzatosi con Licinio, pubblicarono uniti a Milano nel 313 una prima dichiarazione che stabiliva la tolleranza dei culti. Ma questa tolleranza non era praticata imparzialmente che dal solo Costantino. Sicchè, per dissidenze religiose, e per rancori politici, dovette combattere più tardi anche Licinio. Lo vinse nella battaglia dell'Ebro (o della Maritza nella Turchia attuale) presso

Adrianopoli sotto la data significativa del 323. Dopo questa vittoria pubblicò un editto definitivo e celeberrimo, col quale rese ai cristiani di Oriente templi, libertà e beni.

Un immenso fervore religioso avvolse allora l'Occidente e l'Oriente, e nessun fatto, nessuna descrizione potrebbe rivelarlo meglio del preambolo dell'editto stesso.

“ È la Divinità (così diceva Costantino) che prendendomi dai lidi dell'oceano britanico, dove il sole tramonta, mi ha trasportato vittorioso alle contrade dell'aurora, onde sia l'umanità ricondotta alla fede fortunata, sotto la guida di un signore onnipotente. E qual è questa divinità? Quella che sola veramente esiste, e che ha stabilito attraverso i secoli la sua potenza incrollabile. Dio vittorioso, buonissimo e grandissimo, Tu sei che io temo e riverisco. È sotto la tua mano potente, che io voglio governare pacificamente il tuo popolo per utilità del mondo intero. Che niuno dunque inquieti il suo prossimo; che ciascuno faccia ciò che gli conviene; e che anzi aiuti, se può, il suo simile: se nol può, che almeno lo lasci in pace. Coloro che si rifiutano alla verità conservino pure i templi dell'errore, poichè lo desiderano. Noi abiteremo la dimora splendida della fede, e noi vogliamo, che coloro i quali non dividono le nostre convinzioni, godano come noi la concordia universale. „

Questa meravigliosa rivoluzione religiosa e sociale si compì con due fatti che non lasciano alcun dubbio sul significato ultimo degli avvenimenti; e sono la riunione del primo Concilio della cristianità a Nicea, e la fondazione di Bisanzio.

Convocato il primo nel 325 n'ebbe Costantino la presidenza. Una sua parola fu decisiva nella grande questione dommatica che vi si agitava; e quando, costituito il simbolo, fu comunicata l'opera del Concilio a tutta la cristianità “ Ecco (disse Costantino ai popoli) ciò che io ho fatto coi vescovi riuniti, io che non sono che uno fra di loro, ma che mi glorifico d'essere loro fratello nel servizio di Dio. „ Poi, nelle agapi che celebrò al palazzo di Nicomedia con tutti i membri del Concilio, ral-

legrandosi del grande avvenimento " ed io pure, esclamava, io pure sono vescovo! Voi siete vescovi, per le cose che si fanno al di dentro della Chiesa, ed io sono stato istituito come vescovo per le cose di fuori. » Non potevasi esprimere più chiaramente la metamorfosi che aveva subita la forza per la istituzione dell'intelligenza. Istituire vale quanto creare una regola, e Costantino riconosceva che la regola della sua azione doveva oramai consistere nell'accettare la direzione dalla legge unica dell'Intelligenza, personificata nella Chiesa. E provò di fatto questa nuova missione della forza, promulgando, sotto la sanzione della sua autorità, le decisioni del Concilio, e rendendo sentenze di esiglio contro di Ario e dei suoi seguaci.

In opposizione a questi eventi, a nulla valsero le proteste estreme dei vecchi costumi. A Roma continuarono disperate resistenze, mescolandosi alle tragedie del palazzo imperiale, prima coll'esiglio e morte di Crispo, e poi col soffocamento di Fausta imperatrice. Ma Costantino seppe svincolarsi dai residui ostacoli, e confuse, in un'opera che divenne fatale, la veemenza delle sue passioni colla logica vendicatrice della storia. Roma cessò d'essere la regina temporale dei popoli. La capitale fu trasferita a Bisanzio; e quando Giuliano l'apostata concepì, più tardi, una violenta reazione, il suo disegno fu sventato, il suo nome maledetto, e la ragione dei tempi ottenne alla fine, col gran Teodosio, l'attuazione dei dritti che in sè chiudeva.

Dopo ciò non restava che la quarta ed ultima metamorfosi della forza. Il nuovo moto si disegnò sotto Arcadio ed Onorio, ma dopo la fine dell'anteriore, la quale fu terribile.

L'unità imperiale di Bisanzio, sebbene eclettica e federale, era sempre un risultato della missione antica della forza. Aveva accettato il cristianesimo, ma coprendo ancora altra merce, che faceva sopravvivere minacciosi ruderi della conquista e del paganesimo. Era dunque nella ragione della storia, che si dovesse togliere all'impero orientale ogni possibi-

lità d'influenza politica diretta, esclusiva, immediata sull'avvenire dell'Occidente, riservato a crisi proprie, originali, trinitarie. Sotto Valentiniano e Valente si palesò tale conseguenza. Valentiniano aveva sconfitti i Germani nella Vindelicia, e Valente da Antiochia stava alla guardia di Sapore e delle operazioni dei Goti. Pare una occasione straordinaria venne a spezzare definitivamente questa politica.

I Goti formavano un potentissimo dominio. Ermarico, il più illustre capo della razza degli Amali, regnava su tutta la nazione, che si distendeva dal Danubio al mar Nero. Aveva pure a sudditi o allegati i Visigoti, i Gepidi, gli Estoni, i Rugi, come pure gli Eudi della Sarmazia, e gli Eruli della palude Meotide. Ora questa immensa agglomerazione di barbari, per causa degli Unni (che furono costretti dall'imperatore Von-ti ad abbandonare i pascoli antichi, nello Chensi presso la China, e traversare per più di 1300 leghe tutto il nord dell'Asia) si vide di un tratto minacciata nei suoi accampamenti legali fuori dell'impero, ove era già stanziata da trenta anni. I Gepidi e gli Slavi meridionali si assoggettarono ai nuovi invasori, ferocissimi e bruttissimi; ma i Visigoti, ovvero Goti dell'est, fuggitivi, ottennero dall'imperatore Valente di fermare la loro sede nella Mesia. Poco dopo però, la licenza degli agenti imperiali li ridusse alla disperazione. Ribellatisi sotto Fritigerno, sconfissero a Marciانopoli Lupicino, generale di Valente; e questa vittoria chiamando gli Ostrogoti a congiungersi coi Visigoti, ed avendo inoltre, per ausiliari inaspettati innumerevoli schiavi, tuttora oppressi, e particolarmente quelli delle miniere del monte Rodope, attaccarono Valente stesso presso Adrianopoli, lo vinsero, e, dopo la disfatta, lo abbruciarono in una capanna, ov'era stato trasportato ferito.

La battaglia di Adrianopoli segnò l'agonia dell'impero d'Oriente, nella sua qualità di ultimo ausiliario delle tradizioni di Roma conquistatrice. Il tempo posteriore diede gli ultimi effetti, da tanto tempo presentiti. Un ramo dei Goti era già

entrato con Alarico in Italia, e assediato in Asti lo stesso Onorio. Sconfitto da Stilicone, e costretto ad uscire, succede a lui nella invasione Radegasio, che, con un esercito di 400 mila uomini, arriva alle Alpi, e scende nella valle del Po. Stilicone, come aveva vinto Alarico, vince a Fiesole Radegasio, e per di più lo uccide. Ma, spento iniquamente Stilicone, riapparve Alarico, seguito da Ataulfo, e i furori barbarici non ebbero più limite. Pure, in questo tempo, tutte le antiche provincie adottavano il nuovo stato delle cose. Dalla Bretagna si ritirarono gli imperiali, l'Africa fu occupata dai Vandali, la Gallia chiese alleanza ai Franchi, e la Spagna ai Visigoti. Solo per l'Italia le condizioni erano più difficili. La tradizione della sede dell'impero, e il misterioso piano del patriarca di Roma le impedivano di stringere lega con una nuova nazione barbara. Alla fine però Attila, il flagello di Dio, compì la crisi, rianimando con le sue marcie rapidissime tutti i corpi militari degli invasori e toccando la meta. Contenuto, inseguito, e rotto a Châlons dalla strategia meravigliosa di Ezio, cerca rivincite al di là delle Alpi Giulie; distrugge Aquileia, e chiede in matrimonio la figlia stessa dell'imperatore. Gli è rifiutata. Il perchè, furioso, move direttamente contro Roma, devastando quanto trovava nel passaggio. Dov'è non per tanto retrocedere dinanzi alla influenza di Leone il Grande. Tali furono le ultime imprese di Attila, perchè poco dopo morì, e gli Unni si confusero cogli altri popoli. Roma fu dunque definitivamente percossa dal raggio di un'azione, che era partita dalla Mansciuria, ma restò moralmente incrollabile per la sua nuova intelligenza della legge. Dopo di alcune ultime peripezie, e superata la reazione di Maggiorano, Severo, Antemio, Olibio, Glicerio, Giulio Nepote, e Romolo Augustolo, l'Italia fece pure la sua lega con Odoacre, capo degli Eruli; e più tardi il regno di Teodorico e di Alboino svelò l'immensa trasformazione avvenuta. Dov'era l'unità della forza, si trovò l'unità della intelligenza, direttrice dell'intera federazione

delle antiche provincie, divenute Stati indipendenti, sotto la sovranità di capi barbari.

I popoli tutti avevano cooperato in ognuna di queste mutazioni e ne avevano ottenuto benefizi adeguati. Si ebbero con gli Antonini lo sviluppo delle arti utili che sostennero la diffusione dei lumi dell'antica filosofia. Coi Severiani guadagnarono la trasformazione militare, la riforma delle leggi e le primizie della tolleranza. Coi Tetrarchi e Costantino, una amministrazione migliore e l'impianto irrevocabile della nuova fede; e finalmente, se cadde coll'entrata dei barbari in un vasto disordine che distrusse le forme esterne della civiltà, esso spezzava definitivamente le catene a tutti gli schiavi, e, simile a fuoco purificatore, fe' nuovo l'interno di ogni cosa e gettò le fondamenta di glorie immensamente più nobili e più grandi.

Ma qual era, qui si può chiedere, il carattere dei popoli chiamati barbari? Erano essi opposti al principio della socialità, storicamente determinato? E questa opposizione da quali segni era rivelata ed in quali fatti supremi erasi espressa?

I barbari rappresentavano, in seno alla storia, la prima grande epoca del genere umano, la tradizione dell'antestoria. Avevano a norma l'indipendenza assoluta dell'individuo, ma solo formalmente. Col vivo sentimento che la personalità umana trasporti in se stessa il destino del mondo, non sapevano determinarne lo sviluppo o la sua ascensione allo scopo. Ricordavano la lotta dell'uomo col mondo, perchè si garantivano l'esistenza col sottoporsi le condizioni più semplici della natura. Ricordavano la prima capacità umana, perchè erano esperti nelle arti utili fondamentali, come la pastorizia, l'agricoltura, la pesca, l'addomesticamento degli animali. In ultimo ricordavano l'intuizione primiera del reale o la ricerca istintiva della conoscenza della causa, perchè, sebbene confusamente, possedevano pure un mito sulla causa, già avuto in

comune colle altre genti giapetiche, nel tempo anteriore alla dispersione. Ma, a differenza delle tribù semitiche dell'antica Caldea, che conservavano una cognizione genuina e riflessa della legge, e a differenza degli Indiani, degli Egizi e dei grandi imperi posteriori che crearono i sommi poteri della costituzione sociale, i barbari non avevano mai potuto nè istituire l'unità dell'ordine politico, nè presentire il regno della legge. Perciò si trovavano (ma solo formalmente), secondo disse Tacito, *securi adversus homines, securi adversus Deos*.

Il ramo più illustre dell'immensa famiglia dei barbari era appunto quello dei Geti, ossia dei Goti. Abbiamo cenni antichissimi sulla loro origine e migrazioni. Erodoto tocca della loro condizione al tempo di Dario; Tucidide, Senofonte, Strabone e Pomponio Mela nelle età seguenti. Dopo Cristo ne parlano Dion Cassio, Solino, Spaziano, Giulio Capitolino, Procopio e Giornande, e tutti dichiarano che i Geti abitavano lungo il basso Danubio. Solo nel 375, per la pressione anzidetta degli Unni, si stanziarono fissamente nell'Impero romano.

Si vede da ciò che, a differenza degli altri rami barbarici, i Geti erano stati al contatto, o almeno sotto una maggiore influenza, ora della cultura greca che si diffondeva, ora della conquista romana che si allargava. Che cosa dunque mancava ad essi? Mancava la conoscenza storica e legale del processo effettivo dell'impero e sacerdozio del monarca; mancava la conoscenza della legittimità del potere unico, condizione esteriore della rivelazione della legge unica, e mancava l'adozione vera di questa legge medesima.

Fu destino dei Goti, e dei barbari tutti, che dovessero acquistare cognizione dell'uno e dell'altra, prima in modo negativo, cioè combattendo le supreme istituzioni sociali, ed in seguito positivamente, per grazia e virtù della legge stessa, della legge che scioglie ogni contrasto.

Sotto il primo aspetto abbiamo già notato come i barbari, nel tempo dei Giulii, si incontrassero nelle legioni dell'impero

e uccidessero Varo; come nel periodo Severiano divenissero strumento delle tragedie dei Cesari; come in quello seguente di Costantino si ribellassero a Valente, spegnendolo nelle fiamme, e come nell'ultimo di Attila uccidessero a tradimento Odoacre, che aveva conchiuso la prima lega o il primo compromesso col nuovo spirituale, cioè coll'autorità cattolica del medio evo, che si sostituiva agli antichi Cesari.

Sotto l'aspetto religioso, il caso dei barbari, e specialmente dei Goti, non era migliore. Ulfila, che li aveva convertiti al cristianesimo, e che per meglio affermarli nella fede aveva fatta nel 400 una traduzione gotica della Bibbia, era vescovo ariano, o almeno generalmente si crede che fosse tale. L'arianesimo consisteva *nel negare che il Figlio fosse della stessa sostanza del Padre, e che gli fosse eguale e coeterno*. Questa terribile eresia, condannata nel primo Concilio ecumenico, sconsuocendo la vera natura del Cristo, rende impossibile la normalità della relazione dell'uomo alla causa, e conseguentemente impugna l'azione edificatrice dello spirito di Dio nella Chiesa.

Nell'anno 409 gli Alani, gli Svevi, i Vandali, e poco dopo i Visigoti, introdussero l'arianesimo in Ispagna; nel 418 l'ultimo di questi popoli lo fissò nelle Gallie, dove più tardi si allargò maggiormente sotto il dominio dei Borgognoni; nel 407 l'Africa lo ricevette dai Vandali di Spagna; nel 476 penetrò nell'Italia con gli Eruli, e diciassette anni più tardi si rafforzò col re degli Ostrogoti.

Vi fu un istante, cioè verso la fine del quinto secolo, in cui tutte le potenze del mondo civile sembravano fuori del seno della Chiesa.

Anastasio, che regnava in Oriente, era eutichiano. Teodorico in Italia, Alarico nella Gallia narbonense, nell'Aquitania e nella Spagna, gli Svevi nella Gallizia, i Borgognoni nella Gallia lionese (lungo il Rodano e la Saona fino alla Durance); Trasamondo, re dei Vandali, in Africa, e altrove altri capi minori erano tutti ariani; il resto era idolatra. Le posizioni

sembravano invertite: i cattolici si trovavano nel 500 esattamente nella posizione in cui si erano trovati gli ariani sul finire del secolo anteriore.

Questo stato di cose, ingiurioso alla verità nell'ordine intellettuale, non era inoffensivo nell'ordine pratico.

Solo i Borgognoni tollerarono costantemente i cattolici. I Visigoti ora li tollerarono, ora li oppressero. I Vandali d'Africa furono sempre crudelissimi, e, durante i regni di Genserico e di Unnerico, la condizione dei cattolici fu peggiore di quella che ebbero i primi cristiani sotto Nerone e Diocleziano. In Italia gli Eruli e i Goti lasciarono, sulle prime, in ampia libertà i cattolici, ma non già per intelletto di fede, bensì per calcolo di ragione di Stato.

Questa doppia contraddizione dunque, che costituiva il fondo della barbarie germanica o il carattere della nuova confederazione degli Stati, di fronte alle istituzioni sociali che personificavano la legge unica dell'intelligenza, doveva essere distrutta o trasformata. La forma, in virtù della quale la nuova unità del potere sociale doveva essere ricostituita, secondo la legge cristiana, non era determinata. Esistevano, dopo la soppressione di Augastolo, diversi domini, la relazione dei quali con questa forma unica e fatta ad immagine del nuovo concetto della legge, non era determinata. Bisognava che il processo della storia operasse questa determinazione col disfacimento di quelle forme che la legge non riconosceva, o che si opponevano ad essa. Colla scoperta successiva delle incognite, sarebbe giunto lo spirito a produrre la forma vera nella quale doveva essere ricostituita l'unità del potere sociale, sotto l'indirizzo dell'intelligenza istituita per tutti.

Come erano stati necessari cinque secoli per decomporre l'ordine antico, ve ne occorsero altri cinque per costituire il novello. Si raggiunse lo scopo con quattro grandi rivoluzioni :

Colla guerra dell'Italia romana contro il regno dei Goti e dei Longobardi ;

Colla lega dei Greci e dei Franchi (concepita e attuata da Gregorio Magno, il più sublime dei pontefici), prima per combattere, e più tardi per sopprimere il regno stesso ;

Col ristabilimento in nuova forma dell'impero d'Occidente, in presenza delle ribellioni dei Sassoni e dell'estendersi dell'islamismo ;

E finalmente colla traslazione del santo impero d'Occidente dalla Francia dei Carlovingi nella Germania degli Ottoni, per gettare le fondamenta della rigenerazione universale del mille.

I fatti culminanti in questo immenso processo sono tre: la soppressione del regno barbarico d'Italia, dopo averlo convertito alla vera fede; l'attitudine del Papato innanzi all'islamismo, e la genesi delle condizioni dello stato sociale del mille.

Sembra inconcepibile che la conversione dei Longobardi abbia potuto condurre alla catastrofe del regno. Se però si riflette che l'ordinamento sociale del medio evo aveva supremo bisogno di ricostituire l'unità del potere, mostrando la sua azione come animata da nuovo spirito e concordata col Papato, il quale personificava l'istituzione della legge, si dovrà riconoscere che i re di Pavia (ancorchè convertiti) non potevano soddisfare sì alto scopo. Erano essi ne l'Italia, cioè nella sfera centrale della storia del mondo, e si trattava di capitanare, nell'ordine civile, l'unità sociale che rinasceva. Non poteva ciò farsi che con propria autonomia e indipendenza per servire di esempio ai re dell'Europa. Ora, se i capi di Pavia si costituivano indipendenti, erano spinti dal loro passato a marciare su Roma, senza essere capaci di comprendere e rappresentare il problema spirituale di Roma. Se si mantenevano indipendenti, solo nel proprio campo, confermavano la divisione dell'Italia e non erano in fondo i re d'I-

talia. Se infine accettavano una posizione dipendente e subalterna innanzi al Papato, perdevano il lustro o il prestigio necessario al regno per dirigere, nell'ordine esterno, la civiltà dell'Europa. La conversione e caduta dei re longobardi fu dunque un effetto e della forza morale e del limite intrinseco alla storia del medio evo. Lo stato della coscienza non permetteva la costituzione ternaria della sovranità sociale; bisognava prima scoprire tutte le sue condizioni. Gli altri capi dell'Europa non avevano quest'obbligo, perchè non avevano diritti e doveri di egemonia, e stettero in piedi. Desiderio invece fu sbalzato dal soglio, perchè rappresentava una missione che non poteva compiere colle sue forze.

L'apparizione dell'islamismo e l'attitudine dei papi a suo riguardo riconfermano, sotto un altro aspetto, gli apprezzamenti or ora addotti.

Dopo la caduta dei re longobardi, tutti i capi e popoli di Occidente si trovavano di avere adottata la stessa fede nella integrità della vera sua forma. Costituivano una immensa associazione per l'attuamento di uno scopo, *creduto* nel medio evo, ma che doveva essere *dimostrato* nell'avvenire, e che consisteva nel pieno e libero sviluppo di tutte le facoltà dell'uomo. La distinzione dei due poteri, colla sottomissione della società al potere civile e colla direzione che il potere civile riceveva, e che in massima accettava dal potere spirituale, era l'unico mezzo, l'unica condizione per avviarsi a quello scopo. Ma questo modo era negativo perchè gli elementi della sintesi religiosa non ancora erano generati. Maometto fu l'interprete del modo positivo, in presenza dell'impero greco, nel quale la civiltà non aveva potuto concepire con determinazioni perfette nè il modo della distinzione, nè quello dell'unione, e che perciò lentamente decadeva. Maometto identificò, ma solo immediatamente, il potere colla legge, o piuttosto concepì la forma logica della legge nella forma reale del potere sociale, in luogo di concepire il potere nella forma *di-*

mostrata della legge. « Egli è per questo, dice Sismondi, che il fondatore dell'islamismo accoppiò al carattere di profeta quello di conquistatore. Non potendo concepire l'unione della scienza e prescienza divina colla libertà umana, inclinò verso il fatalismo e insegnò ai guerrieri che l'ora della morte era anticipatamente scritta nel libro della vita; chi la schivava in battaglia l'incontrerebbe nel suo letto. » Isolando tale idea da tutte le altre, inculcandola con somma forza, Maometto creò capi militari straordinari; la propaganda religiosa divenne, in nome di Allà, una guerra terribile contro le nazioni miscredenti, o che si ritorcevano all'idolatria e al materialismo. Ma il concetto vero della missione apostolica era con tale metodo interamente distrutto.

Il Papato non cadde in questi errori, sebbene si intendesse dalla Chiesa che la singolarità delle circostanze in mezzo alle quali appariva l'islamismo, affidasse un mandato reale ai califfi e alle loro esplosioni mondiali. Sentendo i papi che le condizioni tutte della vera unione non potevano scoprirsi nel medio evo, accettarono di differirla nell'avvenire. Contrapposero quindi la cristianità federata all'islamismo, vollero difesa da popoli e principi l'integrità della legge e salvarono la vera fede.

Da ciò le lotte di Carlo Martello e di Pipino, la grandezza dei Franchi, la costituzione del santo impero in Carlomagno, la crisi che doveva trasmetterlo alla Germania degli Ottoni, e finalmente la preparazione immensa per le crociate.

Ma, nel mentre questa preparazione si compiva nell'Europa, lo stato sociale d'Italia presentava un aspetto eccezionale.

Alla fine del decimo secolo tutti gli sguardi erano a lei rivolti, perchè gli uomini, sotto il sentimento del prossimo termine del millennio, vivevano nella fede profonda che eventi terribili ne dovessero accompagnare l'esito. L'Apocalisse, al capitolo XX, assicurava che dopo mille anni Satana verrebbe

slegato per sedurre le nazioni, e che un poco più tardi Dio farebbe piovere dal cielo un fuoco che le distruggerebbe. Da ciò un terrore sconfinato, pacificazioni continue di litiganti, sollievi ai poveri ed agli infermi e donazioni innumerevoli di terre e altri beni alla Chiesa. Nello spavento universale, a Roma si chiedeva un raggio di luce; ma lo stato della città eterna nel secolo decimo non era esemplare, e mostrava ripercossa, come nel tetro lume di un incendio, la barbarie propria e quella del mondo. Solo il misticismo, dagli imi recessi dei monasteri, lasciava balenare qualche speranza e opponeva al testo un altro testo. Antichi rabbini e dottori cattolici avevano letto nel salmista: « Innanzi a voi, Signore, mille anni sono come un giorno. » Fu accreditata quindi l'opinione che il giorno del Signore sia di certo il millennio, ma non già che il millennio del medio evo fosse l'ultimo dell'era volgare. Fra queste angosce e desianze si varcò alla fine il termine fatale. L'universo non cadde in combustione. Come il soffio di primavera fa dimenticare di un tratto gli aquiloni furiosi e i rigori dell'inverno, la coscienza sociale si sentì libera dall'incubo del finimondo. Satana non venne slegato, ma fu slegata invece la libertà di coscienza, ed essa aprì, con cento vittorie, la serie meravigliosa delle nuove rivoluzioni italiane.

Queste rivoluzioni dal 1000 al 1500 hanno tutte un unico stampo. Derivano dalla costituzione medioevale dei due poteri, la modificano successivamente e deducono tutti i fattori ideali che, presi in sintesi, dovevano poi condurre la società alla ricognizione del diritto individuale, al Governo rappresentativo, alla sovranità legittima di ogni nazione e alla forma ternaria del patto sociale; in altri termini, alla dimostrazione intera della legge. La guerra per le investiture o per la libera elezione dei vescovi generava la rivoluzione consolare; questa sfrancava i comuni, moltiplicava le repubbliche, creava le corporazioni di arti e mestieri e obbligava le sette

guelfe e ghibelline a subire la dittatura dei signori. La rivoluzione dei signori disarmava le repubbliche settarie, e quando i colpi di Stato non potevano più contenerle, obbligava i capi ad accettare le forze mercenarie dei condottieri. Colle forme e scompigli generati dalle milizie erranti si giungeva finalmente a comprendere la necessità di una lega comune, di un esercito nazionale, di un Statuto nazionale e di un capo nazionale.

Un lavoro sì grande, e che non solo era italiano, ma della intera cristianità, non può essere riepilogato. Bisogna leggerlo nei classici della nazione e nei filosofi della storia che l'hanno esposto con metodo superiore. È permesso non di meno di sostenere che si possa rendere accessibile al popolo, additando la ragione dei moti nei genii sovrani che la personificarono, quando, camminando col popolo, avevano il dono dell'ispirazione, ed erano oppositori all'ordine stabilito. Questi genii sono cinque: si chiamano Ildebrando, Arnaldo da Brescia, Dante, Petrarca e Machiavelli; alcuni precedono di poco, altri vanno di pari passo colla Rinascenza, e presi insieme sono i cinque Soli della Rinascenza italiana ed europea. Il popolo li conosce, s'innalzano come piramidi, o come pietre miliarie del progresso umano; e per questo loro carattere simbolico richiamano con facilità le tradizioni al pensiero, e fanno per conseguenza intendere a tutti la successione delle idee.

Ildebrando rappresenta, con forme titaniche, la libertà religiosa delle rivoluzioni del mille. Prima di questo tempo i conti e i marchesi disponevano d'ogni cosa. Gli uni d'origine barbarica, gli altri di dipendenza imperiale, non solo avevano in loro potere la giurisdizione civile e la militare, il dritto di imporre tasse e di usare e abusare della forza pubblica, ma volevano pur anche con brighe e raggiri, che le sedi vescovili fossero unicamente occupate dai propri figli, parenti e addetti. Così l'unione di tutti i poteri, in loro balla, doveva ostare alle novità, e fare domo il popolo. Il popolo invece ebbe arte

migliore. Prima contrappose il vescovo al conte, strappò dalle mani della gerarchia feudale il tribunale della giustizia, si unì d'attorno alla cattedrale nascente, si sentì solidale nella difesa, e prese coscienza dei primi suoi dritti; poi quando si avvide che i conti appellavano al Cesare teutonico, e che questi voleva a sè ligi e vescovi e papi per fermare il progresso, unanimi e sostenne Ildebrando, deciso a spezzare ogni simonia. Ildebrando fece un fascio delle forze d'Italia, suscitò la guerra colossale delle investiture, e quando si giunse alla pace gli imperatori e i pontefici dovettero riconoscere nel patto sociale che i vescovi non potevano essere imposti o intrusi. Fu legge, che sull'altare del Cristo non dovesse ascendere che il ministro sinceramente capace di amare ogni ideale di giustizia e di riunire gli uomini a Cristo.

Ma a che giova la libertà religiosa se non viene applicata nella civile? La teocrazia comunale, esagerata, pretendeva fare immobile lo stato sociale, creando ostacoli all'industria, e ceppi al commercio. La rivoluzione consolare distrusse questi limiti, e ne fu protagonista Arnaldo da Brescia. Discepolo di Abelardo, unì le primizie della filosofia scolastica di Francia al senno pratico degli Italiani, e annunciò una dottrina liberatrice. In sua sentenza " i vescovi e gli ecclesiastici, possessori di terre non potevano essere salvi, e dovere il clero vivere di decime, e di offerte volontarie. „ Le repubbliche comunali afferrarono con gioia questo criterio, e mossero all'assalto delle vecchie posizioni. Quando il moto giunse sul suolo di Roma, l'azione del principio vestì forme tipiche, ed acquistò senso di crisi europea. Invano resistettero Innocenzo II, Celestino II, Lucio II ed Eugenio III. E se Adriano IV e Federico Barbarossa, pervennero alla fine a sacrificare il gran capo dell'opposizione, dovettero subire le conseguenze del principio. La donazione pontificia ricevette i suoi primi limiti; il patrimonio comunale si accrebbe a spese dei vescovi, arcivescovi ed abati; e il Governo imperiale dovè riconoscere queste nuove

forme della libertà italiana. Dopo ciò la democrazia comunale diede sviluppo e termine al suo moto con tre nuove azioni. Colle guerre municipali, nelle quali ogni città libera fece prova della sua forza, colla guerra ai castelli, che affrancò le campagne dai predoni feudali, e colla creazione del potestà, che sottopose alla sua magistratura le famiglie militari, obbligandole a convivere nelle città, e subire la legge dalla democrazia. E così la rivoluzione consolare raggiunse il suo fine.

Dante e Petrarca incarnano il tipo della terza rivoluzione sociale d'Italia. Le città che si erano fatte indipendenti, che avevano liberati i loro territori, e che avevano deportate nel comune le famiglie feudali, vedevano risorgere (in onta al potestà) la guerra civile; perchè l'ordine opposto di queste famiglie formava due partiti sociali, che obbedivano ai capi dell'orbe cattolico. Essendo elettivo l'imperatore di Alemagna, elettivo il pontefice di Roma, nell'occasione che la dieta o il conclave procedevano a nuove scelte, un ideale opposto e sempre progressivo si impadroniva delle due sette. I guelfi aspiravano ad un papato sempre più democratico, i ghibellini a un impero sempre più liberale. Questa lotta non poteva avere termine che colla istituzione di un principio, eguale in potere a quelli del papato e dell'impero, e superiore in merito all'uno e all'altro, perchè dedotto dall'azione dell'uno e dell'altro, e capace di riunire l'eguaglianza e la libertà sociale nella fratellanza progressiva di sodalizi civili determinati dal dritto e dalla ragione. Fino a tanto che lo spirito non raggiungeva questo punto, il contrasto delle idee e dei sentimenti doveva continuare, o cessare solo empiricamente. In quale modo? Con un doppio fenomeno. Colla violenza di un fatto che fulminasse l'eccesso alterno dei partiti, o colla legalità provvisoria delle conseguenze, garantita dai sommi capi. Così sorse l'Italia orrorosa dei tiranni, che poi divenne quella dei signori benefici. Dante rappresenta il terrore della guerra ci-

vile nella sua fase di esplosione, Petrarca il rimedio che l'attenuava o sopprimeva in quella opposta di soluzione. Ma la forza del dolore e dell'entusiasmo è sì grande nell'uno e nell'altro, che gli scritti e la vita di questi due genii si trovano animati da una doppia utopia e da una doppia profezia. Dante nella *Commedia* dipinge con tinte ghibelline le scene sanguinose del grande interregno, e sempre accenna alla legge dei due poteri. Ma vi intreccia, per giunta, l'idea misteriosa del Veltro, e svela in tal modo, sotto mistiche forme, il regno futuro dell'uomo morale. Petrarca, del pari, mentre idealizza la signoria in ogni suo scritto, chiede per di più la riforma della Chiesa. « O Italia, egli dice, la tua rovina è inevitabile, se Cristo stesso non sorge per liberarti. ». Per questa complicazione di concetti e di fede, Dante e Petrarca (dobbiamo proclamarlo con gratitudine eterna) furono senza dubbio e poeti divinamente ispirati, e grandissimi profeti.

Ma poteva, nella Rinascenza, manifestarsi in virtù della legge un principio, capace da un lato di riunire le signorie, e dall'altro di riformare profondamente la costituzione dei poteri? L'ultima sua rivoluzione, cioè quella dei condottieri, venne a provare quanto doveva essere difficile questo processo.

I signori avevano dovuto disarmare le parti, per non fare che le armi venissero a continuare la guerra civile. Per difesa propria, e per compire le accentrazioni signorili, assoldarono col mezzo di balzelli pagati dal popolo, milizie mercenarie composte prima da stranieri, e poi da indigeni. Ma l'ambizione dei signori essendo reciproca e continua nell'arte di conservarsi o spodestarsi, e non potendo le imposte crescere all'infinito, la pressione della miseria generò la rivoluzione plebea. Colle plebi insorte risorgevano le antiche fazioni, e cadevano le signorie, mentre le compagnie di ventura, o le armate erranti si estendevano e moltiplicavano per tutta la penisola. Quando coteste squadre ottennero capi italiani, cioè

i veri condottieri (nel tempo dello sviluppo del moto), la vasta contraddizione di capitani senza terra, o di signori senza spada alla ricerca del proprio assetto, mise in subbuglio tutti gli Stati. Ma alla fine il bisogno d'ordine prese il sopravvento, o perchè i condottieri dopo la vittoria usurpavano e rifacevano la signoria, o perchè i signori, più accorti e celeri in questa terribile scherma, tradivano sapientemente i condottieri, saldavano i debiti, si assimilavano le milizie erranti, e ricostituivano i propri domini.

L'effetto di questa liquidazione generale doveva essere e fu la lega dei signori. Ma questa lega si compì lentamente, penosamente, e complicandosi col concetto novello di una trasformazione italico-europea, immensamente più vasta e profonda.

Le minacce dei Turchi dopo la presa di Costantinopoli, e la guerra ambiziosa di Venezia contro Ferrara stimolarono all'unione gli Stati principali. Ma la lega era dettata più dal bisogno di equilibrare gl'interessi politici e finanziari, che dal conoscimento di un principio dedotto dalla tradizione, e dalla garanzia di un vincolo morale capace di farla solida e indiscindibile.

“ L'Italia di questi tempi, dice il Porzio nella *Congiura*, stavasi bilanciata in modo che i potentati non consentivano che niuno facesse aggiunta alla sua signoria, ma che ciascuno si rimanesse dentro dei propri termini. Da quel fonte traevano origine tutte le guerre e le confederazioni, indi uscivano le cagioni che le leghe si facessero o disfacessero in un tratto; e che colui che al cominciamento di una impresa ti si offeriva per confederato, nel fine ti si palesasse aperto nemico, e che ciascheduno fosse pronto a battere il tuo avversario, ma nessuno ad opprimerlo; anzi i medesimi che si sforzavano farti una vittoria ottenere, erano coloro che il fine di quella t'impedivano: in tanta gelosia e timore vivevano quelli Stati. „ Non si potrebbe esprimere con parole più acconcie e la raffinatezza di quella *Bilancia politica*, che ha reso immortale il

nome di Lorenzo il Magnifico, e il suo carattere di formalismo, che la mostrava orbata di vera garanzia morale e religiosa.

Da tre punti della penisola si elevava principalmente vivace il sentimento di cangiare lo stato dei dominii. Dagli Aragonesi di Napoli, dai Veneziani stretti in lega con Ludovico il Moro (e che davano segno di volere chiamare in Italia il duca di Lorena, disceso dal sangue di Angiò), e dai capi di Roma. Questi ultimi specialmente, vedendo non più limitata, ma sconvolta la costituzione antica del loro potere, per opera appunto dei condottieri e signori, miravano a porvi rimedio, sostituendo all'azione dei Papi-Pontefici quella propriamente dei Papi-politici.

Questi furono Sisto IV, Innocenzo VIII, Alessandro VI, Giulio II, Leone X e Clemente VII. Ma in mezzo ad essi Giuliano della Rovere fu l'intelligenza sovrana che nel massimo nodo degli avvenimenti, e nella complicazione più vasta della politica, seppe dominare tutti i contrasti, guardare al fondo della situazione, e facendo una prima sintesi della coscienza della religione con quella di tutte le arti, vastamente da lui protette, generare le condizioni, nelle quali avrebbe dovuto radicarsi l'unità della patria. In forza di questa intuizione, sfuggì al peso del problema che straziò i migliori del suo tempo: come fondare l'unione nazionale, senza vedere distrutta dalle sue fondamenta la costituzione della Chiesa cattolica, e come conservare questa costituzione, senza rendere impossibile l'avvenire d'Italia?

Come cardinale di San Pietro in Vincoli, Giuliano aveva visto gli Aragonesi farsi ribelli al patto antico, che legava il Mezzogiorno alla Sede apostolica; inferocire nei baroni che erano gli ultimi rappresentanti di una lega originariamente spontanea e indipendente; non rispettare nella persecuzione o nella strage, neppure quei capi che erano parenti suoi, o dei suoi, come il principe di Salerno, e i Caraccioli di Melfi; e porre in tale modo, come disse al Porzio il Giovio, uno dei

primi fondamenti delle guerre che seguirono nel novanta-quattro. Aveva veduto il procedere violento dei Veneziani sulle terre esarcali, e le mene oblique di Ludovico il Moro, a danno di una legalità e di tradizioni che provocavano la collera della Francia. Aveva in ultimo dovuto fuggire, e sentirsi minacciato nella vita, quando giunto al sommo potere Alessandro VI, Cesare suo figlio si credeva autorizzato a sciogliere i problemi a furia di tradimenti. I Borgia, sulle prime, non volevano la discesa di Carlo VIII. Per mezzo del cardinale d'Aragona e del cardinale Ascanio Sforza, l'uno figlio di re e l'altro di duca, e quindi entrambi molto influenti, miravano ad una triplice confederazione fra Roma, Milano e Napoli. Fu anzi proposta positivamente, come risulta dalla lettera del cardinale Sforza, in data di Roma 29 gennaio 1494, al magno Trivulzio (che allora militava per gli Aragonesi), e nella quale, a nome del Pontefice, *lo confortava strettamente a questa unione, e a considerare le provisioni opportune per impedire la venuta dei Francesi in Italia*. Ma a questo piano, di vera salvezza, non si attennero, e forse era una maschera anticipata per meglio coprire l'odio contro Giuliano, e sperimentare le intenzioni di Carlo VIII. Quando infatti, più tardi, le scoprirono favorevoli in Luigi XII, i Borgia cangiarono tattica: da ostili quali erano divennero alleati del re di Francia, stantechè Luigi permise al Valentino di avere mano libera sui signori di Romagna, e appropriarsi le loro terre. E Cesare si scatenò contro i più cospicui nel modo che tutti sanno, cioè trucidandoli ferocissimamente nell'insidia di Sinigaglia.

Non era con questo metodo di cospirazioni e di sfasciamenti che il cardinale della Rovere intendeva doversi condurre l'unione italiana. La politica degli Aragonesi, dei Borgia e di Sforza non aveva perfezionata, bensì disciolta la Rinascenza. Quando quindi, con un batter d'ali, la fortuna abbandonò queste famiglie fatali, e, morto Alessandro, ebbe Giuliano cinta la tiara, egli fece subito imprigionare il duca Valentino, lo rese

impotente, ritenne le annessioni da lui fatte, e si trovò poco dopo alleato della Francia e della Spagna. Indi svolgendo con evoluzioni inaspettate, con leghe e controleghe la sua politica profonda, riebbe l'Esarcato, umiliò Venezia, scacciò i Francesi colla lega santa, ristorò l'impero, e rialzando la forma dei poteri secondo la legge tradizionale vi gettò dentro una modificazione sapiente, costituì ciò che si è detto in senso moderno: *Stato ecclesiastico*, e pel quale, divenendo il Papato base di resistenza al progresso etropeo, doveva riuscire come perno negativo, e foco d'attrazione all'Italia ideale dell'avvenire.

A questa politica di Giulio II, coloro che la censurano chiamandola contraddittoria e mistificatrice, perchè avvolta nell'equivoco di salvare la nazione cacciando i barbari per mezzo dei barbari, contrappongono il piano di Machiavelli. E noi pure salutiamo, nel Segretario di Firenze, il sole più splendido della Rinascenza, il profeta civile che con forza sovrumana doveva svelare il disegno della rigenerazione della patria. Ma a quale condizione? A condizione che la sua dottrina venga accettata da tutti come è stata compresa dalla critica moderna, a patto che le sue scoperte sulla legislazione esterna degli Stati non vengano divise dal calcolo dei principii, e dalla tradizione cosmopolita della patria italiana, a patto che l'arte di maneggiare le ambizioni sia identica alla scienza della legge unica dell'intelligenza, secondo il metodo che essa stessa si crea nella storia; a patto insomma che la fede e il sapere di Machiavelli a servizio dei fini individuali, sia invece fede e sapere dell'intelligenza sociale, pensiero che ispiri i popoli e i capi a servizio di fini pubblici, e che consuevinno nello scopo assoluto. Il concetto più profondo della dottrina di Machiavelli fu rilevato nella frase: esigenza di un Maometto nazionale per fondare la terza Italia. Ora presa in tal modo, questa formula è bensì il segno dell'opposizione assoluta, ma solo in modo immediato, ovvero *senza dimostrazione*. Come poteva intendersi nella Rinascenza? E non rassomiglia forse al motto

di Comines, amico e seguace di Carlo VIII, che dove racconta della discesa in Italia la definisce misticamente *un vero e grande mistero di Dio?*

Vista invece quella idea nella tradizione nazionale, vista nell'attività progressiva della legge unica, essa non solo rende ragione dell'ultima fase della Rinascenza, e del primo concepimento delle nuove rivoluzioni di Europa, ma consuona mirabilmente colla mente e politica di Giulio II. Questo Pontefice, considerato come ristauratore dell'ordine fondato dall'azione antica della legge, ha l'aspetto di un gerarca severo, di un interprete rigorista del passato, di un capo insomma tremendamente conservatore. Ma non è questo che un lato solo del suo carattere e della sua missione. Nella verità Giulio camminava col popolo, seguiva e personificava l'ispirazione e la logica delle moltitudini. L'Italia del Cinquecento era tutta nell'arte, e l'arte unificava la religione e la patria. Solo i grandi artisti possedevano il segreto d'intendere e rivelare il progresso del popolo. Essi erano unanimi nel volere conservato lo spirito delle istituzioni supreme dell'ordine europeo; se le assalivano, non era per giungere a negazione astratta o assoluta, ma per dedurre dai principii l'avvenire d'Italia e dell'incivilimento. Questa deduzione era difficile. Doveva essere un *giudizio* sulla storia passata del mondo, per *concepire* in appresso la nuova azione dell'Italia sul mondo. Nessuno ancora era stato potente a formularlo *intellettualmente*. Machiavelli fu l'unica eccezione; ma appunto per questo venne come nascosto dal genio, e rapito all'Italia coeva ed a se stesso. Dante invece aveva espresso senza dubbio una condanna e apoteosi dello stato sociale, ma l'aveva fatto in forme poetiche: perciò si rese popolarissimo ed ebbe seguito. Gli architetti, gli scultori e i pittori di genio procedevano collo stesso metodo; rappresentavano nei mezzi dell'arte, isolatamente o a gruppi, soggetti ideali, che riuscivano all'ultimo spiegati e ordinati dalla tradizione religiosa e sociale. Il moto

dell'ispirazione finiva appunto nel Giudizio universale di Michelangelo, e nella Trasfigurazione di Raffaello. Per conseguenza nella Bibbia, e nelle scene principali della storia della Chiesa, rifatte idealmente, e diventate patrimonio non solo *creduto*, ma *rappresentato*, alla coscienza del popolo. Era questo il terreno unico, dal quale doveva muovere il popolo per giungere al *giudizio* del suo passato, e quindi al *concepimento* di un'azione futura.

E così pure sentiva e agiva Giulio II. Insaziabile di gloria per sè e per l'Italia, inflessibile nel suo piano, infaticabile nell'eseguirlo, procedendo, come dice lo stesso Machiavelli, con ferocità ed impeto nelle sue imprese, che tutte gli riuscirono, profondamente convinto non solo d'essere sovrano, ma il rappresentante di Dio, e quasi partecipe della sua onnipotenza per la salute eterna degl'individui e dei popoli, appena giunto sul trono chiamò Michelangelo. Questo giovine artista, che doveva riepilogare in se stesso l'intera Rinascenza, si trovava per naturali e storiche disposizioni, pienamente di accordo colla intuizione di Giulio, quando apprezzava col sentimento la crisi del mondo. Come l'uno nella politica, ponevasi l'altro al lavoro d'arte con tanto ardore, che *ognuno tremava pel marmo, per lo scalpello e per l'artista*. Michelangelo era convinto, che nei tempi solenni dei popoli, il terrore sia il primo sentimento dell'uomo e dell'arte, adorava il sublime e l'energia del carattere in sommo grado, e narrano gli storici aver egli tenuto presente al pensiero, durante tutta la vita, la figura spaventosa dell'intimo suo amico Savonarola, spirante tra le fiamme. A lui dunque, intrepido, fiero e ricco di infinite commozioni d'animo e di fantasia, a lui si volse e si aprì confidente il pontefice. Esitò lunghi mesi nell'ideare l'opera, a cui voleva impiegarlo; ma, giunto l'artista, la svelò d'un tratto, ordinandogli d'innalzargli una tomba. Quale pensiero eccentrico, e nondimeno profondamente simbolico ed espressivo! Michelangelo, che ne aveva forse avuto qualche

sentore, presentò subito un disegno così grandioso che raddoppiò l'esaltamento di Giulio. Il papa, in fatti, sorpassando il primo ardore, volle che si demolisse l'antica basilica di San Pietro per dar posto al monumento, e v'insistette con tanta furia, che un gran numero di statue, sepolcri e oggetti rari ne andò distrutto. In questo nuovo tempio dello spirito doveva Michelangelo adergere il mausoleo, ma non potè essere eseguito interamente, nè fu poi collocato nella basilica. Pure le statue compiute dicono tutto! Nel marmo principale, cioè nella statua dell'antico condottiero degli Ebrei, Michelangelo rappresentò la fede d'Italia nel Dio vivente e nella legge assoluta, e, in uno, il genio della rigenerazione nazionale, e il carattere stesso di Giulio II. La Religione e la Virtù, che lo fiancheggiano, sono i mezzi supremi che dovevano estendere e immortalizzare il Risorgimento. Si aggiunga a questa intuizione profonda il senso delle statue allegoriche, che si trovano in San Lorenzo a Firenze col commento in versi, fatto dallo scultore in risposta a Giovanni Battista Strozzi; si confrontino le risultanze della politica dell'uno, coll'agire dell'altro fino agli ultimi giorni di sua vita, e poi si dica se sia forzata l'interpretazione, quando si sostiene che questa è la immagine, questa la deduzione popolare del principio novello che doveva salvare la patria. Occorreva all'Italia dell'avvenire non Cesare Borgia, ma un capo messiaico, un fondatore del nuovo Israele, e noi viventi nel secolo XIX possiamo ora dire se le speranze del mondo furono ingannate dalle previsioni dell'arte.

E dopo ciò vengasi al riepilogo delle considerazioni, e si dia fine all'argomento.

L'Italia romana aveva raccolto dall'Oriente la missione di universalizzare la forza, di già istituita antichissimamente dalla religione, per virtù della legge unica che governa la civiltà. L'unità della forza non valse a riunire gli uomini, ma fu la condizione per istituire l'intelligenza, che doveva poi

condurre alla riunione effettiva. Istituita l'intelligenza, essa trasformò la forza coll'istrumento della missione apostolica, e col concorso della filosofia greca e della tradizione giudaica. L'effetto delle trasformazioni fu lo scioglimento dell'impero dei Cesari, e una federazione di Stati indipendenti. Il più grande di questi Stati, cioè il regno dei barbari in Italia, doveva spiegare il suo rapporto alla istituzione che era succeduta a quella dei Cesari, e che rappresentava l'intelligenza. Questo rapporto non fu d'unione, ma d'opposizione; non fu cattolico, ma negativo. Venne per ciò distrutto, e la caduta del regno condusse all'ordinamento dei due poteri in Occidente, all'azione libera della legge in un mondo organico di popoli, cioè nel sistema della cristianità. Dall'azione reciproca dei due poteri l'Italia della Rinascenza dedusse le *condizioni sociali*, che dovevano concorrere ad istituire il terzo principio, ma non dedusse il principio stesso, cioè la costituzione della moralità di tutti gli uomini, sotto il regno dell'intelligenza, che *dimostra* la legge. Questo principio era superiore alle forze intellettuali del tempo. Machiavelli ne *cominciò* la dimostrazione con una dottrina, che doveva essere cognita ai capi, e arcana ai popoli. Gli artisti invece rappresentavano al popolo, nella magia del bello, l'ispirazione religiosa della storia del mondo, e così furono salvatori ed educatori delle veggenti generazioni.

Le determinazioni intellettuali, che mancarono alla Rinascenza furono poi date successivamente, prima dai riformatori, e poi dalla critica della filosofia moderna. Questo lavoro fu compiuto nel tempo che scorre dal 1500 al 1750. In questo intervallo l'Italia restò come chiusa in se stessa, ma raccogliendo i progressi che le venivano da fuori, e preparandosi a rispondere all'appello della civiltà, non appena fosse compiuta la *dimostrazione* del principio, o trovato almeno una forma, che potesse avviargli e coronare la civiltà.

Questa forma è il sistema rappresentativo, o l'era delle Co-

stituzioni. Per essa è possibile lo sviluppo di tutte le facoltà e di tutti i dritti dell'individuo; per essa sarà reale la rappresentazione d'ogni elemento d'intelligenza e di virtù nel sistema politico. A questo grande risultato concorse la Riforma della Germania divulgando la Bibbia, dimostrando che la fede e il sapere della legge unica debba riempire tutti, ed essere la stessa nei popoli e nei re, nelle moltitudini e nei capi. La Riforma insomma ha fatto per la sovranità delle nazioni quanto fece l'Italia del mille per la teocrazia comunale. Vi concorse in secondo luogo la rivoluzione inglese, perchè ne trasse le conseguenze civili e i progressi economici. Vi concorse finalmente la filosofia europea colla formazione dei lumi, che la Francia diffuse nel mondo intero. Napoleone il Grande è il costitutore della nuova forma degli Stati, il genio evocato da Machiavelli, il gran condottiero che tratta il problema dell'equilibrio europeo col calcolo intuito da Giulio II e coll'entusiasmo degli artisti della Rinascenza. Nell'opera sua s'incontra e si sveglia la nuova Italia, ed anzi l'Italia gli rapisce di mano il vessillo o il nuovo labaro dell'umanità, quando vede compiuta la sua missione ed esaurita quella dei suoi successori. Questo vessillo ha due parole, che riassumono mosaicamente la morale e il dritto dei Governi rappresentativi, ed esse sono *Popolo e Dio.*

Dio è Dio del popolo, di tutti i popoli, se loro manda i condottieri, i profeti, i tribuni, gli apostoli, i filosofi e i martiri della verità e della giustizia, se spezza le catene di tutti, se li chiama alla libertà e alla pace e se li conduce, col mezzo dell'intelligenza politicamente istituita, a intendere il destino comune e lo scopo del mondo. Il popolo è popolo di Dio, se ubbidisce alla legge, se ascolta i sapienti, se si scioglie dagli errori e dai vizi e se ordina la sua azione a quella degli altri, per consentire nel moto di tutti. In questa relazione miracolosa, e da cui debbono generarsi nel futuro tutte le condizioni pel regno ultimo dell'uomo morale, l'Italia resta regina e

torna ad essere per la terza volta l'archetipo dei popoli, per ciò solo che spiega la legge unica alla luce di due tradizioni cosmopolite, e colla scorta di un metodo dimostrato dall'Europa, ma del quale fu prima rivelatrice.

Gli Italiani lavorarono pazientemente e virtuosamente in tutte le epoche. Versarono il loro sangue sotto i Cesari, accettarono il martirio cogli apostoli, seppero convertire la barbarie restando ortodossi, e fondarono dopo il mille tutti gli elementi della civiltà rinnovata. Dopo il tempo della riforma e della critica dei filosofi, hanno fatte proprie le nuove dimostrazioni delle scienze fisiche e morali, concorrendovi largamente col genio nazionale, ma senza cadere nelle scissure religiose, e coronando il tutto colla scienza divinatoria, colla scienza degli oracoli, colla *Scienza nuova* di Vico.

In ogni periodo, per avanzare nel vero e nella grandezza morale, ebbero aiuto e sprone al progresso. Ora coi lumi della filosofia, ora col mistero della fede, ora colle meraviglie dell'arte, ottennero benessere correlativo. L'abolizione della schiavitù, la caduta della feudalità, la democrazia commerciale ne sono prove luminosissime. Che cosa dunque domandano, che cosa sperano presentemente?

Sotto l'aspetto dei principii domandano che il Governo rappresentativo sia compiuto e determinato ulteriormente sul terreno di Roma col criterio dell'opinione europea e nazionale, sinceramente interrogata. Bisogna che l'Italia risorta sia, non in metafora, ma realmente il popolo messiaico, che colla scienza della legislazione esterna ed interna di tutti gli Stati possa capitanare nella pace, e animata da fede onnipotente, il progresso universale. Occorre a questo compito che la sua sovranità riceva dalla tradizione dei due poteri tutte le condizioni di complemento che si conoscono necessarie. Esse sono umane e divine, civili e religiose. Saranno date le prime dalla diplomazia riformata e dal concorso dell'impero germanico e della sua lega. Saranno date le seconde dall'evoluzione

trascendente della Chiesa, per effetto della legge sovrana delle guarentigie.

Sotto l'aspetto delle conseguenze che derivano dai principii e che hanno trasformato l'ordine economico dei popoli, bisogna riconoscere che risorse onnipotenti già esistono di fatto, e resta solo a bene ordinarle.

Come in tutti i periodi passati, anche la rivoluzione del nostro tempo ha generato scoperte meravigliose. Il vapore, la stampa e il contratto di associazione (come deriva dallo spirito della legge napoleonica sulle successioni) permettono un immegliamento generale nelle sorti degli uomini. Col vapore, col telegrafo e con tutte le nuove forze della meccanica, fisica e chimica, da un lato si abbrevia lo spazio e il tempo pei contatti e per gli scambi, e dall'altro si accresce e si diffonde il benessere nelle comunità. Colla stampa è data la possibilità reale della diffusione dei lumi in tutto il popolo. Per tal modo sono creati nuovi appoggi al corpo e allo spirito. Finalmente, col contratto libero di associazione (e ciò non ha nulla a fare colle violenze della demagogia e cogli errori del comunismo) il capitale e il lavoro possono entrare in rapporti novelli, determinabili dal Codice, e che il soffio della carità religiosa renderà bene accetti. Se tanto avvenisse, gli operai si riposerebbero un poco di più, si avvantaggerebbero davvero del tempio e della scuola e potrebbero intendere la morale della scienza. Urge solo di usar bene di siffatte risorse, che sono i doni ineffabili dell'intelligenza, per rendere meno duro il peso della vita e incoraggiare tutti al vero e al bene. I Governi debbono persuadersi che questi mezzi del progresso, questi strumenti grandiosi della nuova civiltà possono degenerare in istrumenti di guerra e di odio, se non sono bene distribuiti e bene ordinati. Occorre che i lavori pubblici e le scuole non siano dirette con metodo partigiano, ma secondo un sistema di giustizia e di proporzione. Diversamente i popoli, invece di trovarsi meglio, potrebbero trovarsi

peggio. La disposizione buona o cattiva delle strade è l'avviamento normale o disordinato del commercio, e perciò la circolazione equilibrata o monopolista della ricchezza pubblica e della privata. La diffusione del sapere, per essere feconda, suppone del pari la concordia della religione e della politica. Insomma il vigore dell'età nostra non trarrà vero profitto dalle risorse straordinarie di cui può disporre, senza una nozione più chiara, nei Governi, dell'ideale del vero e della giustizia.

Gli uomini non vivono di solo pane! Ecco una massima tuttodì ripetuta, e tritamente spiegata alle genti. Vivono, per essenza, di ragione e di libertà; e vivono tali, prima nel timore della legge, poi nella fede e speranza di beni superiori promessi dalla legge, e finalmente nel possesso dello scopo ultimo, raggiunto in virtù della conoscenza e accettazione assoluta della legge stessa. Questo è l'ordine della volontà, l'ordine del merito e del demerito, che contiene virtualmente ogni giustizia ed ogni gloria. Ma non è scritto per anche: nascete a nuovo, ricntrate nell'ordine, cercate la giustizia, e avrete per giunta ogni altra cosa? E perchè dunque si pretende fare a brani la dottrina? Perchè non dovrebbero le realtà profittevoli, quelle che otteniamo per soprassello delle nostre domande, cioè le scoperte, gli istrumenti del progresso, pervenire a tutto il popolo? Si è mostro avanti come la religione e la filosofia abbiano celebrato un connubio immortale, e come l'aurora dei tempi futuri sia già presente nelle loro nozze. In forza di tale unità, di tale luce mattutina, le primizie dei loro amori, cioè l'eguaglianza, libertà e fraternità, fondate in seno a relativa agiatezza per ascendere più facilmente allo scopo sovrassensibile, saranno mutuamente svolte sulla terra intera. Quest'è l'obbligo d'ogni culto e d'ogni Stato. Le forze, o coalizioni contrarie saranno demolite e vinte, e il vero morale militerà, con una potenza irresistibile, in favore di tutti gli uomini.

Con questa fede, con queste idee i patrioti lucani hanno

sostenuto per lunghi anni, privatamente e pubblicamente, la causa sublime della nuova Italia, e in essa quella non meno sacra, benchè inferiore in ordine, dei veri interessi del Mezzogiorno, della provincia e del Melfese. Colla presente raccolta *uno del numero*, benchè inferiore di meriti a tutti, continua a compiere i suoi doveri, e reclama che i voti della terra natale sieno soddisfatti.

I documenti allegati sono distribuiti in XII capitoli. Il I può sembrare straniero all'argomento dell'opera, ma fu forza aggiungerlo, perchè rende fede del rispetto al diritto antico dei comuni d'Italia, anche nell'istante in cui un sacro furor faceva offrire tutto sull'altare della patria. In quelli che seguono, dal II al VI, sono esposte le trattative per lo sviluppo della *ferrovia dell'Aufido*, e nel VII i fatti per cui fu complicata questa questione con quella della vendita del bosco di Monticchio. Infine, nei capitoli posteriori, dall'VIII al XII, si rende conto dello stato attuale delle cose. Faccia dunque il Cielo che questo modesto lavoro possa servire al trionfo definitivo del diritto, ed essere con benevolenza accolto dai lettori conterranei e da quanti desiderano con sincerità di fare imperituro il risorgimento d'Italia e renderlo caro alle genti su tutto il suolo della nazione (1).

Melfi, 16 di settembre 1874.

(1) A chiarezza intera delle cose discorse si consultino le sorgenti qui designate:

Per la tradizione religiosa della legge: DE-MALVICINO, *Jesus Nazarenus ejusque missio ad populum universum*; Placentin, 1866. Per la sua prova in forma biologica: VICO, *Scienza nuova*. Per la sua prova in forma logica: HEUGL'S *Encyklopädie, erster Theil. Die Logik*. Per le età del mondo: CH. PLANCH, *Die Weltalter*, Tübingen, 1851. Per i periodi dell'impero romano: SIMONDI e ZELLER. Per l'arianesimo: DE BAUOLLE, *L'Eglise et l'empire romain, première partie, Constantin*. Per le rivoluzioni d'Italia: FERRARI ed ARNAUD (*De l'Ariège*). Per la vita di Michelangelo: CONDIVI, colle osservazioni di PIERRE MARITTE. Per l'era delle costituzioni: gli opuscoli polemici di PROUDHON. Per la formula morale dell'unità italiana: opere tutte di G. MAZZINI, e specialmente la lettera a Pio IX. Finalmente, pel merito in essa delle popolazioni della Lucania e del Melfese, si consultino: RACIOPPI, *Storia dell'insurrezione di Basilicata nel 1860*, ed ARANEO, *Memorie storiche della città di Melfi*.

NB. Essendo stata scritta l'introduzione dopo lo stampa dei documenti si corregge la numerazione romana a pag. 267. Dov'è detto: Argomento della raccolta, pag. III a XXXII, si legge: pag. III a XLIV.

DOCUMENTI

I.

Intorno al metodo e fine legittimo per trasformare l'asse ecclesiastico — Discorso del deputato Del Zio nella tornata 13 giugno 1866.

ARGOMENTO

Articolo 11 della legge per la soppressione delle corporazioni religiose.

Art. 11. Salve le eccezioni contenute nei seguenti articoli, tutti i beni di qualunque specie appartenenti alle corporazioni religiose soppresse dalla presente legge e dalle precedenti, i beni legati o donati ad alcun titolare delle medesime sono devoluti al demanio dello Stato, coll'obbligo d'iscrivere a favore del Fondo per il culto, con effetto dal giorno della presa di possesso, una rendita 5 per cento eguale alla rendita accertata e sottoposta al pagamento della tassa di manomorta, fatta deduzione del 5 per cento per spese di amministrazione.

I beni immobili di qualsiasi altro ente morale ecclesiastico, eccettuati quelli appartenenti alle parrocchie, saranno pure convertiti, per opera dello Stato, mediante iscrizione a favore degli enti morali cui i beni appartengono, in una rendita del 5 per cento eguale alla rendita accertata e sottoposta come sopra al pagamento della tassa di manomorta, salvo il diritto agl'interessati di reclamare contro la determinazione anzidetta.

Gli oneri inerenti ai beni che non importino condominio s'intenderanno trasferiti coi diritti e privilegi loro competenti sulla rendita come sopra inscritta. Con legge speciale sarà provveduto al modo di alienazione dei beni trasferiti allo Stato per effetto della presente legge.

La modificazione dell'onorevole Toscanelli era così concepita :

Il quarto della rendita netta proveniente dalla conversione delle corporazioni religiose soppresse o dalla cenzuazione degli stessi beni sarà consegnato ai comuni nei quali erano poste le rispettive case religiose.

Del Zio. Signori, l'articolo 11 del progetto di legge che noi discutiamo abbraccia due grandi questioni.

Colla prima si tratta di sapere se la proprietà *monastica*, che è una *specie* della proprietà ecclesiastica in generale, possa essere, con determinato obbligo d'iscrizione per il culto e per il personale religioso, devoluta allo Stato,

se cioè possa essere cangiata, almeno in parte, la destinazione della proprietà religiosa, e, posto che possa cangiare, se debba farsi il cangiamento dallo Stato, e da uno Stato costituito come il nostro.

Colla seconda questione, supposto provato che i beni ecclesiastici, di cui sono parto i monastici, possano mutare destino, trattasi sapere se la Camera abbia ragioni per assentire, in tutto od in parte, condizionatamente o incondizionatamente, a ciò che la Commissione con determinati modi ci propone nell'articolo 11, o se invece non abbia la Camera ragioni per trasformare l'intero articolo, facendolo espressione di una verità più alta e più confacevole alle leggi della religione e dello Stato.

Trattiamo dunque, o signori, sì l'una che l'altra questione con quella gravità che si addice alla tradizionale grandezza della politica italiana, persuasi d'avere questa volta un eccezionale uditorio, e d'essere oggetto d'alto interesse al mondo germano ed al latino, ai protestanti ed ai cattolici, agli amici ed ai nemici d'Italia.

Il destino della proprietà ecclesiastica, o signori, si deduce dallo scopo dell'essere cui appartiene. Questo essere è lo Spirito, è la società umana che, in quanto è religiosa, *cristianamente* religiosa, stringe un patto di carità cogli individui da cui è formata e con Dio, loro celeste padre. La proprietà religiosa è dunque in genere un tutto di condizioni e mezzi per mantenere la società cristiana nelle condizioni della carità, cioè della felicità materiale, intellettuale e morale. La prima conseguenza di questo semplice vero si è che, a seconda che si sosterrà potersi o non potersi cangiare lo scopo religioso, dovrà sostenersi che possa o non possa cangiare l'indole e l'uso dei beni ecclesiastici.

Ora io prima di tutto vi domando, o signori: è o non è cangevole lo scopo religioso del mondo cristiano, cioè la *carità che deve compiere il bene fisico, intellettuale e morale* degli uomini fraternizzanti fra di loro e con Dio? La risposta è semplice: la carità non muta come carità, è *sempre e dovunque quello scopo per cui si ottiene o si deve ottenere la redenzione di tutto l'essere umano*, ma muta in questo senso, che l'uomo stesso in cui essa agisce essendo in un perpetuo sviluppo nel tempo, assumendo forme continuamente diverse, la carità lo segue nella di lui perfettibilità indefinita, e al mutarsi della religione, di millenio in millenio, fa mutare pure le forme della proprietà che alla religione servono di mezzo. Altra così è la Chiesa di San Silvestro, altra quella di Gregorio VII, altra quella di Leone X, mentre pure è sempre cristiana, sempre la stessa.

Non si tratta perciò di discutere veramente se la proprietà ecclesiastica possa o non possa assumere altre forme d'uso. È certissimo che possa assumerle, perchè segue necessariamente le metamorfosi dello scopo religioso nel tempo. Si tratta invece di chiedere ai frati, ai preti, ai vescovi, ai cardinali ed al teocrata di Roma un conto severo delle loro ostilità ai bisogni del tempo e del loro rifiuto di aiutare coi propri beni e ricchezze il nuovo sviluppo del cristianesimo, il quale dalla forma artistica che aveva ai tempi di

Leone X tende a passare, dopo la protesta di Latero e la rivoluzione di Francia, nella forma filosofica, e divenire cristianesimo della scienza.

La rivoluzione dice ai capi di Roma: voi dite che la carità è il vostro scopo. Benissimo. Ma la carità vuol oggi redimere l'uomo *fisico* col vapore, col telegrafo, colla stampa, con mille macchine. Perchè dunque restate impassibili e neghittosi? Perchè non aiutate coi vostri capitali questa redenzione economica dell'umanità?

La carità vuol redimere l'uomo *intellettuale*. Perchè dunque conservato l'*Indice*? Perchè rispondete sempre: *Non possumus*? Perchè non amate più sinceramente l'istruzione, e non ponete i vostri fondi a disposizione dell'istruzione popolare?

In fine la carità redimo anzitutto l'uomo *morale*. Ebbene dove sono, o sacerdoti di Roma, i vostri martiri attuali? Qual prelato, qual cardinale rinunzia alle ricchezze? L'Alemagna mostra i suoi martiri protestanti, la Francia addita la ghigliottina, e la misera Italia i suoi mille e mille patiboli innalzati in tutte le città italiane dal 1830 al 1860. Ma Roma, la Roma papale, che cosa mai svela da tre secoli se non gli eroi di una reazione cosmopolita?

È certo dunque, o signori, che il cristianesimo ha oggi un senso ben diverso da quello che gli porge il clero. La Chiesa oggidì è più nella rivoluzione che nel papato, più nei liberali che nei preti, e per conseguenza la proprietà ecclesiastica può benissimo appartenere a ciò che io chiamo la nuova democrazia cristiana, e che domanda la redenzione della scienza per tutti i comuni d'Italia e per tutti i popoli dell'orbe cristiano.

Su di ciò nessun dubbio. Il dubbio comincia allorchè, provato, come io ho provato, che la proprietà ecclesiastica possa e debba cangiar d'indole, chiedesi sapere se sia oppure no lo Stato la personalità che possa operare il cangiamento, e se questo Stato sia lo Stato italiano così come è costituito.

Su quest'argomento, ecco la mia opinione, o signori.

Lo Stato può atteggiare diversamente la proprietà ecclesiastica per raggiungere i fini della carità secondo i nuovi concetti del secolo, ma ad un *patto*, a patto che ne abbia ricevuto, espressamente o tacitamente, dalla società che rappresenta il mandato. Qual mandato? Notatelo bene, o signori: un mandato che conferisca, a nome dei nuovi principii del diritto pubblico italiano, cioè a nome del *vangelo eterno della scienza*, i due poteri al Parlamento. Diversamento non potrebbe la Camera leggiferare sul doppio rapporto religioso e temporale, in cui si svolge la vita intera della società umana. Ho detto a nome del nuovo diritto europeo, a nome del vangelo della scienza e della libertà, perchè, se il mandato fosse conferito a nome della tradizione, a nome della *religione di Stato*, allora tutto s'invertirebbe, o signori, e l'opera della rivoluzione italiana, per terribile vendetta della logica della storia, per necessità dovrebbe cangiarsi in trionfo della *reazione italiana a perpetua vergogna di tutti noi*. Questo è il vero nodo, il vero punto oscuro della questione che bisogna sciogliere e chiarire ad ogni costo.

Infatti i *due poteri*, stando allo Statuto (e debbono rapportarsene, non

solo i deputati della sinistra, ma ancora e molto più i consiglieri della Corona), stando allo Statuto, dico, i due poteri vengono sì conferiti mediatamente alla Camera dal Re sabando, oggi Re d'Italia, ma in forza di qual principio ed in nome di chi, o signori? In forza della tradizione degli antichi Stati italiani, ed a nome del papa e dell'imperatore. Questa tradizione, scendendo di epoca in epoca da Costantino a Carlo Magno, ad Ottone III, a Carlo V, e all'imperatore dei trattati del 15, costituiva nn patto fra la Chiesa e lo Stato, in forza del quale il vicario di Cristo, cioè la potestà spirituale partecipava al potere politico (rinnovando così nel seno stesso del cristianesimo la teocrazia giudaica) ed il successore di Cesare, cioè la semplice potestà temporale partecipava alla potestà spirituale, rinnovando alla sua volta l'antocrazia dei Governi pagani anche in seno alla cattolicità. Tutte le società e Stati minori di Europa obbedivano poi nella propria sfera a questo scambio o intreccio di poteri tipicamente espresso nei capi della cristianità. Stando così le cose, io vi domando: volete voi, signori deputati e ministri, mutare le condizioni della proprietà ecclesiastica a nome del primo articolo dello Statuto, che è l'uniforme esordio di tutti i vecchi Codici d'Europa, a nome quindi dell'antica tradizione di tutti gli Stati italiani, di cui facevano parte gli Stati sardi?

Se sì, allora voi ne avete certamente il diritto, lo confesso, ed erano ingiuste le mie insistenze rivoluzionarie sulla pregiudiziale dell'onorevole D'Ondes-Reggio. Ma allora sappiate che voi dovete essere logici in tutto e riformare la proprietà ecclesiastica collo condizioni dell'antico patto, cioè consultata Roma e consentiente il Pontefice; sappiate che voi dovete riaprire le trattative di Vegezzi con Antonelli e chiamare in questa Camera i legati del Papa. Sappiate che, se vi attalenta il principio che il Re possa essere in qualche modo Re-Pontefice, dovrete per forza piegarvi all'altro corrispettivo e mille volte più pericoloso principio del Pontefice-Re.

Ed è questo il punto dove vi attende, quasi leone al varco, la cupa, ma profondamente di Napoleone III, nei cui vortici politici, ve lo confesso, amerei proprio vedervi affondare, poichè tanto vi ostinate a volere col primo articolo dello Statuto la *conservanità* del Re in quella del Papa e dell'imperatore, disprezzando il *domma sociale* della separazione dei due poteri, proclamato da Cristo, vero maestro del mondo. Voi stabilite insomma nn precedente, col quale potrebbe nn giorno l'imperatore dei Francesi costringervi a riconoscere nel Pontefice il Re temporale di Roma, o almeno nn conservano di Roma, perento il carezzato ideale, il roseo sogno di nna monarchia nazionale sul Campidoglio, a nome della sola scienza, e compito quel concordato che il probo Ricciardi diceva *finis Italiae*, e che, tradotto in buon volgare, vuol dire fine della libertà e della rivoluzione.

Se invece voi vorrete mutare, o signori, la costituzione della proprietà ecclesiastica a nome del nuovo diritto d'Europa e d'Italia, a nome del vangelo eterno della scienza e della democrazia filosofica, allora voi dovreste rivolgervi all'ultimo discorso della Corona e tramutarlo in legge.

Non obbliate che esso fu composto dopo che riuscirono vane le trattative colla Corte papale, e che quindi equivaleva ad una rappresaglia, anzi ad una minaccia. Trasformatelo veramente in legge, e la minaccia, divenuta realtà di diritto, indubbiamente saprà condurvi all'abolizione di ogni concordato, vale a dire al regno della scienza in Roma.

Con ciò non crediate già che noi dobbiamo abrogare il primo articolo dello Statuto. Io divido a questo proposito tutti gli scrupoli dei più severi deputati, ed applaudo alle parole dell'onorevole Pisanelli e di ogni altro rigorista. Noi dobbiamo lasciarlo stare inviolato e circondato di quell'aureola di immutabilità, senza cui troppo presto il popolo irriderebbe alle leggi. Ma ciò non toglie che non possa e non debba essere spiegato col nuovo spirito della scienza, ed alla luce della rivoluzione italiana, ormai accettata dal popolo, dal Parlamento, dal Re, ed amata e temuta da tutti.

Sapete in verità che cosa dice, o signori, il primo articolo dello Statuto? Dice la più grande delle contraddizioni, ma che diventa la più grande delle verità e dei benefizi se va spiegata come dev'essere spiegata.

Infatti che cosa significa *religion* di Stato?

Significa patto, alleanza dell'autorità civile coll'ecclesiastica, significa *l'UNIONE DEI DUE POTERI*. E che cosa vuol dire cattolicismo o cristianesimo? Vuol dire religione dello spirito, vuol dire rispetto della libertà dell'anima in faccia alla spada ed alla legge, vuol dire libertà di coscienza, vuol dire *disunione, separazione dei due poteri*. Dunque il primo articolo dello Statuto, cioè che per l'Italia l'unica religione di Stato è la cattolica, preso alla lettera, si riduce a dire che *l'unione dei poteri è la disunione dei poteri*: si riduce all'assurdo. Prendete in contrario il primo articolo, non alla lettera, ma secondo lo spirito, ed allora esso dirà che in Italia e da per tutto ove regnò e regna Cristo *l'unione dei due poteri* fu ed è per la disunione dei due poteri, cioè che ogni patto, ogni concordato passato o presente fra lo Stato e la Chiesa non fu e non è permesso, non fu e non è giusto se non in vista di un più ampio sviluppo della libertà religiosa, e di un maggiore perfezionamento della società cristiana. Se i tempi sono giunti a tanta civiltà (ed è la mia opinione) che questa libertà religiosa può affermarsi, misurarsi, governarsi da se stessa, allora non vi è più bisogno di concordato o di patto: il papato e l'impero sono invitati a sciogliere il loro patto, o il regno della scienza si costituisce a Roma per governare la vita.

Voi vedete dunque, o signori, che non si annulla, ma si spiega il primo articolo dello Statuto proclamando la *separazione dei due poteri* secondo l'invito del Re, e si apre nello stesso tempo una nuova era di grandezza italiana che farà impallidire l'astro di Lutero e quello ancor più fulgido delle utopie di Rousseau. Fatelo, o signori, e voi, mentre mandate la nostra armata contro l'Austria distruggendo il santo Impero, avrete in una pronunziata la parola che distruggerà per sempre la teocrazia, e vi renderà davvero benemeriti di Cristo.

Con queste idee, o signori, due cose risultano assodate: 1° che il destino

della proprietà ecclesiastica può cangiare; 2° e che proclamata la separazione dei poteri, lo Stato italiano può farlo cangiar di fatto.

Che cosa dunque resta a vedere?

Resta a vedere il modo secondo cui dovrebbe il cangiamento essere fatto. Ecco il mio avviso in proposito.

Non solo le antiche leggi ecclesiastiche, ma la nuova scienza della religione, e lo spirito dei tempi ci danno certe e costanti norme, per eseguire la trasformazione della proprietà ecclesiastica, una volta che sia assodato e riconosciuto che debba farlo la Camera, autonoma in forza della separazione dei due poteri. Non si tratta più di giustificare il nostro ardimento innanzi ai reazionari ed ai nemici d'Italia. Noi siamo giustificati dalla civiltà, dalla scienza, dalle nostre ispirazioni, dallo stesso spirito del primo articolo dello Statuto, e ciò deve bastare.

Il difficile della questione sta in questo, o signori, sta nell'assodare se in siffatta conversione noi dobbiamo tener di vista prima gl'interessi collettivi dello Stato e poi quelli dei comuni, o invece tenere di vista prima gl'interessi comunali, poi quelli dello Stato, oppure conciliare sì gli uni che gli altri in un sistema superiore di giustizia e di armonia.

Ora, io dico, qual male vi sarebbe se la Commissione, stando a questi principi generali, presentasse una riforma nell'articolo 11, colla quale la conversione dei beni invece di essere totalmente o maggiormente a beneficio dello Stato fosse eziandio a beneficio dei comuni? Era per questo che io desiderava che l'onorevole Toscanelli avesse preso il secondo posto nella discussione del detto articolo. A me pare che noi dobbiamo, prima di tutto, stabilire, ed io eredo di averlo stabilito, che possa convertirsi l'asse ecclesiastico, o poi vedere in che modo questa conversione debba riuscire proficua allo Stato ed ai comuni.

A questo riguardo, io dico, che noi dovremmo ritenere per principio generale del nuovo ordinamento dell'asse ecclesiastico una triplice divisione di tutti i beni.

Una prima parte di questi beni dovrebbe essere attribuita ai comuni, onorandoli nello stesso tempo delle spese di un culto cristiano semplificato o purificato, nonchè delle spese del personale religioso in proporzione alla ricchezza di ogni singola comunità.

Una seconda parte dei modesti beni dovrebbe essere eziandio attribuita ai comuni, ma collo scopo di dividerli alla classe più bisognosa del popolo, e di darli in enfiteusi perpetua con degli annui canoni che si raccoglierebbero a beneficio dell'istruzione elementare, degli asili infantili, o dello altro opere di pubblica beneficenza.

Un'ultima parte dei detti beni finalmente dovrebbe lo Stato attribuirli a se stesso, non solo perchè lo Stato è la personalità sintetica di tutti i municipi e li rappresenta nella loro unità e verità, ma eziandio perchè lo Stato deve raggiungere scopi superiori alla vita del municipio e della provincia e per cui vive, si sviluppa e si compie nel mondo più alto delle nazioni.

Solo in questo modo io credo che il progetto di legge della Commissione avrebbe una base giuridica nel nuovo diritto europeo, ed una riconferma e sicurezza nelle antichissime leggi ecclesiastiche, e nelle tradizioni municipali dell'Italia; solo così verremmo noi, non solo a risolvere il problema religioso, ma indirettamente a rialzare e vivificare le forze contributive del paese abbastanza depresso.

Io quindi mi auguro che la Camera e la Commissione non dinieghino benevola attenzione a queste mie idee. Una riforma più razionale è necessaria nel progetto di legge in questione, e quando mancasse, non potrebbe derivarne che grande male all'Italia, poco guadagno alle finanze, e soprattutto nessuna gloria alla Camera, che si troverebbe di aver ridotto a ben povere proporzioni un problema di principi che interessa la cristianità, e che deve scuotere e rinnovare il mondo. (Bravo! *a sinistra*)

II.

Proposta Tozzoli — Lettera del senatore Giovanola ministro dei lavori pubblici — Istanze e osservazioni del deputato Del Zio al ministro Cantelli, successore del Giovanola.

Alla fine della tornata del 4 giugno 1867 fu letto dal presidente Mari il seguente ordine del giorno :

La Camera delibera che la traversa della principale catena appennina, che è tra Valva e Bisaccia, non sia lasciata deperire, ma riparata e aperta al traffico prontamente, e sia la spesa occorrente prelevata dal bilancio del 1867.

Firmati: TOZZOLI, AVITABILE, RAFFAELE, RICCIARDI, DEL ZIO, MAZZARELLA, DE BLASIO, ABIGNENTE, CIMINO, VOLPE, MINERVINI, MARSICO, MUZI.

Eso diede luogo alla discussione che qui riportiamo :

Tozzoli. Poichè l'onorevole ministro si compiace di dire che egli trovava ragionevole la mia proposta, io prima di entrare nello sviluppo della stessa, bramerei conoscere quale sia l'opinione della Commissione, perchè se anch'essa fosse dell'avviso dell'onorevole ministro, non farebbe mestieri di lunghi discorsi, e verrebbe risparmiato tempo e noia alla Camera.

Valerio, relatore. L'onorevole Tozzoli e i suoi onorevoli colleghi, nel loro ordine del giorno, fanno domanda che la strada che si fece costruire con modi e con prezzi eccezionali, quando si stava lavorando per la galleria di Conza, e che fu ultimata, sia mantenuta.

Io confesso che, quando si stava compilando il bilancio, non aveva esaminato questa vertenza; l'ho esaminata poco dopo, e non so dir altro, senonchè è questa una delle perniciose conseguenze di quella disgraziata legge, che fu chiamata del riordinamento delle strade ferrate.

Si erano di già avviati i lavori per la galleria di Conza, la strada che doveva servire a mantenere la comunicazione transappenninica tra Napoli o la costiera adriatica, mentre procedevano i lavori di Conza, era finita. Questa strada, se è vero quello che ho sentito dire, ha costato una somma considerevole; da quello che ho sentito dire ha costato 44,000 lire al chilometro!

Venne la legge che io chiamerò del disordinamento delle strade ferrate. E che cosa si dice? Si abbandonarono i lavori a Conza, si pagarono gli intraprenditori di quel tronco, perchè rinunziassero al loro contratto; ed ecco là un tronco di strada ferrata che non serve più a niente; e di più si abbandona una bella strada carreggiabile che si era fatta attraverso all'Appennino!

Quella strada però non essendo strada nazionale, noi, Commissione del bilancio, non la possiamo inserire fra le opere nazionali.

Noi pensiamo che il ministro, esaminando la questione, interrogando le provincie interessate, potrà forse stabilire un consorzio, perchè si riesca almeno a far sì che una spesa così considerevole, così importante come quella che fu fatta, non abbia ad andare gettata. Non ammettiamo però che il mantenimento di questa strada, e la sua restituzione in buono stato, debba ricadere a carico dello Stato.

Come dissi, si può fare un consorzio per rendere utile quella spesa importante che ha fatto lo Stato; ma noi non possiamo invitare la Camera ad iscriverne nel bilancio una somma determinata prima che si sappia come si sia stabilito il consorzio, come e quale sia il concorso che lo Stato abbia potuto ottenere da quelle provincie. E notate bene che evidentemente il concorso che queste provincie assumeranno darà la misura dell'importanza che le provincie stesse danno a questa strada.

Tozzoli. L'onorevole relatore ci ha fatto la storia di questa strada, ed io non ho nulla da aggiungere a quello che egli ha detto intorno a ciò; egli nondimeno ha negato la caratteristica di nazionale a questa strada, ma su tal punto io non posso essere affatto d'accordo con lui.

La classifica a questa strada viene testualmente e direttamente dalla legge generale, la quale dice, che sono nazionali quelle strade che traversano la catena principale degli Appennini; e poichè la strada da Valva a Bisaccia traversa appunto la catena principale degli Appennini, essa dunque è nazionale.

Non posso quindi accettare, e spero che la Camera non accetterà del pari, la proposta che l'onorevole relatore fa a nome della Commissione, di costituire un consorzio tra lo Stato e le provincie interessate a fine di riparare i guasti avvenuti su quella strada e provvedere alla sua manutenzione, perchè sarebbe un'ingiustizia, sarebbe per quella strada e per quelle provincie una eccezionale derogazione alla legge.

La strada fu costruita dallo Stato per autorizzazione della legge del 21 luglio 1862; fu tracciata con vedute generali, e senza consultare gl'interessi delle provincie che percorre, e dei comuni che le stanno da presso. S'intese provvedere con quella ad una rapida comunicazione dei due mari, dal Tirreno all'Adriatico nel punto d'Italia in cui minore superficie terrestre li divide; s'intese congiungere con quella Napoli e Salerno a Foggia; le ferrovie meridionali tirrene alle ferrovie meridionali adriatiche; ed ora si propone alla Camera di chiamare nei grandi interessi dello Stato a contribuire l'amministrazione e la finanza provinciale? Sarebbe questa un'anomalia, o signori.

Nè ciò è tutto. La strada per essere stata, fin da che fu compiuta, abbandonata a se stessa e senz'annua manutenzione, ebbe a soffrire dei guasti considerevoli. Se a quelli si fosse fin dal principio provveduto, 10 o 12 mila lire sarebbero state sufficienti; l'anno dopo se ne richiedeva il doppio; al terzo

anno faceva mestieri del quadruplo, e così via discorrendo, di guisachè ora è indispensabile tale spesa per renderla atta al traffico, che le provincie non possono erogarla, e bisogna assolutamente che v'intervenga la forza dello Stato.

Chi dunque vi propone di addossare questa spesa alle provincie, vi propone non solo una cosa ingiusta, ma una cosa impossibile; vi propone in altri termini di decretare la rovina della strada, e la perdita di quei due milioni di lire che essa è costata. È indispensabile, è urgente che la Camera intervenga e prenda una deliberazione, la quale, se ritardasse, rassomiglierebbe al soccorso di Pisa, perocchè se un altro inverno passerà senza che si comincino almeno le opere di restaurazione più necessarie, al 1868 forse sarete chiamati a risolvere un altro problema, quello cioè di sapere se vi sarà maggiore convenienza a spendere quanto basti per aprirla all'uso del pubblico, ovvero del tutto abbandonarla.

Giunto a questo punto io sento il debito di presentare un'altra considerazione di un altro ordine alla Camera.

L'onorevole Valerio ha toccato della soppressione della ferrovia di Conza. Giova non dimenticare, o signori, la storia di quella soppressione, la quale fu un avvenimento deplorabile, fu un fatto doloroso avveratosi sotto la pressione della più grave minaccia di crisi ministeriale, che abbia avuto luogo nel Parlamento italiano dal 1861 in qua. Si trattava, dopo la celebre convenzione e i casi del settembre, di trasportare altrove la sede del Governo; il Ministero che allora reggeva la cosa pubblica era considerato il solo atto a compiere quel grande avvenimento politico; ebbene, quel Ministero pose non una, ma due volte, o signori, la questione di Gabinetto sul tracciato della ferrovia di Conza.

E così questa linea fu soppressa, e così le popolazioni del Sele e dell'Ofanto furono private del più grande beneficio che potevano aspettare dall'Italia riunita, e ne furono private, lo ricordo con dolore, il giorno stesso in cui le leggi sanzionate assicuravano e garantivano ad esse l'attuazione completa di quell'incalcolabile beneficio, e con fermo convincimento che tale sacrificio fosse loro imposto tutt'altro che per l'interesse generale d'Italia.

Immaginate come si sentirebbe in quelle contrade una seconda soppressione, un secondo abbandono!

Non voglio credere che la Camera abbia in animo di esasperare oggi le ancora cruenti ferite di quelle popolazioni che sono fra le più abbandonate e derelitte d'Italia, le quali, mentre al pari di tutte le altre pagano alla patria il tributo di sangue e di danaro, non hanno finora altra rimembranza che di amarezze e disinganni.

È incredibile ma verissimo, o signori, che lo Stato intraprese nelle vallate del Sele e dell'Ofanto tre opere nazionali, e tutte e tre poscia abbandonò dopo di avervi spese non pochi milioni.

E tempo, o signori, di riparare, è tempo di trovare modo di riprendere o riattivare quelle opere; ed io non tralascerò di ricordarvelo sempre che mi

si porgerà il destro, porchè mi pare che quella ingiustizia si debba una volta cancellare.

Io domando perdono alla Camera se mi sono lasciato alquanto trasportare, ma l'argomento è grave; il dubbio che si pensasse a provare con un secondo sacrificio quelle popolazioni mi ha commosso; bisogna che noi qui ci facciamo interpreti di certi bisogni, di certe posizioni eccezionali, di certe giuste suscettività, altrimenti ogni forza morale sarà spenta, ogni sforzo di contenere certi inevitabili rancori riuscirà vano.

Sicchè, per tutte le cose dette, a me pare che non si possa muovere alcun dubbio sulla natura della strada da Valva a Bisaccia, la quale è di diritto strada nazionale; e sulla convenienza di stabilire sul bilancio fin dal corrente anno una cifra per poterla restaurare e rendere atta ad essere aperta al pubblico commercio al più presto che sia possibile.

Lo che sarà conseguito votandosi la proposta sottoscritta da me e da parecchi dei miei onorevoli colleghi.

* **Ministro dei lavori pubblici.** Sela proposta dell'onorevole Tozzoli, firmata, credo, anche da altri suoi colleghi, dovesse esaminarsi puramente alla stregua della legge sui lavori pubblici, credo che vi sarebbe molto a dubitare che essa possa trovare sede in questo bilancio, perchè qui noi dobbiamo stare strettamente alla legge. Io credo che un voto semplice, il quale mandasse al ministro di considerare quella strada come nazionale, non avrebbe, a mio avviso, nessuna utilità pratica.

Se la Camera vuole che il ministro provveda per quella strada, bisogna che gliene dia i mezzi, bisogna che gli onorevoli preopinanti propongano quella somma, la quale si debba stanziare nel bilancio che stiamo discutendo.

Se si volesse domandare questo stanziamento, in forza della legge vigente sulle opere pubbliche, vi sarebbe una ragione legale per rifiutarla, ma vi sono considerazioni speciali, le quali, a mio avviso, inducono a non considerare la cosa coll'estremo rigore.

Lascio da banda la questione del carattere di nazionale, che veramente mi sembra abbia questa strada, essendo essa delle principali traverse dell'Appennino, e sarebbe veramente nelle condizioni previste dalla legge. Ma intanto essa non venne compresa nella classificazione, e non credo che si possa comprendere in questo momento con un semplice voto della Camera.

Ma dovessi riflettere che questa strada fu costruita con grave spesa dello Stato, e che sarebbe opera vandalica il lasciarla maggiormente deperire, poichè questa strada da un anno affatto abbandonata va di giorno in giorno deperendo per la condizione del terreno, soggetto a continuo franamento. Di più è degna di molto riguardo la condizione fatta a quei paesi i quali avevano, dirò così, acquistato il diritto verso il Governo nazionale di ottenere l'immense beneficio della strada ferrata già decretata, e che tutto ad un tratto si videro delusi nelle loro legittime speranze. Vi è anche da considerare il risparmio che questa strada conservata potrà col tempo procurare allo Stato, poichè essa dove sostituirsi con opportuni raccordi alla vicina strada

detta di Matera, strada che per le sue forti pendenze poco si presta ad un continuato carreggio; anche per questo motivo importa che non si lasci perire la strada, e sia mantenuta dal Governo, ed essa col tempo, non dico immediatamente, arrecherà grande vantaggio al commercio.

Parmi quindi che, poichè la strada non è classificata fra le nazionali, e non può essere perciò inclusa nella parte ordinaria del bilancio, si potrebbe adottare un temperamento per ottenere ad un dipresso lo scopo da tutti desiderato, e sarebbe quello di stabilire per questa strada un sussidio, mediante il quale il Ministero sia in grado, in questa seconda metà dell'anno, di dare mano a quei lavori che i limiti della somma potranno permettere. Intanto si esaminerebbe se sia il caso di insistere presso le provincie interessate, sebbene esse abbiano già dichiarato di non voler accettare a loro carico questa strada, anche per le ragioni già esposte e per le quali dovrebbe riconoscersi per nazionale.

Conchiudendo dichiaro che sono disposto ad accettare una proposta degli onorevoli deputati, quando la proposta fosse nei limiti consentiti dalla legge di contabilità.

Tozzoli. Io, per non complicare la questione, non mi oppongo al metodo designato dal signor ministro dei lavori pubblici, di stanziarsi, cioè, sul bilancio di quest'anno una somma straordinariamente, per quanto dalle leggi è consentito; ma ad un patto, che questa sia impiegata subito all'uso designato, e che ritenuta indubitabilmente la sua qualità di nazionale, prima che sia discusso il bilancio del 1868, il signor ministro provveda alla sistemazione generale di quella strada, s'finchè entri una volta nel suo stato normale.

Quanto alla somma da stanziarsi nel bilancio del 1867, io domando il massimo che mi è consentito dalle leggi in vigore. Poichè non è consentito di stabilire una cifra oltre le 30,000 lire, sempre che la spesa non sia autorizzata da legge precedente, io chiederò 30,000 lire, e in ciò sono d'accordo coi miei colleghi sottoscrittori della proposta.

Io spero che nè il ministro nè la Camera vogliano pensare a ridurla; si tratta di lavori urgenti: il ritardarli, lungi di essere economia, espone a danni certi e a spese maggiori. Se fosse possibile spendere 60,000 lire e ancor più, sarebbe tanto di risparmiato.

Ciò stabilito, prima di terminare, io sento il bisogno di rispondere qualche parola ad una obbiezione fatta dall'onorevole relatore e adombrata dallo stesso signor ministro.

Si dice: la strada non può essere ritenuta nazionale, perchè non è compresa nell'elenco delle strade pubblicato con regio decreto, secondo che la legge del 1865 prescrive.

Osservo agli onorevoli preopinanti che, se la strada da Valva a Bisaccia non è compresa in quell'elenco, non è ciò derivato da dubbio mosso sui suoi caratteri di strada nazionale, che sono evidenti in quella: ma da oblio, da semplice dimenticanza avvertatasi per fatto dell'amministrazione.

Ciascuno di noi sa che il Ministero dei lavori pubblici è diviso in due direzioni generali, quella per le ferrovie e l'altra per le strade ordinarie nazionali e per i porti.

La strada da Valva a Bisaccia, attesochè si trovava consegnata alla società delle ferrovie meridionali, che vi avrebbe dovuto stabilire un servizio di diligenze, dipendeva dalla direzione generale delle ferrovie, e quindi essa fu interamente obliata quando si compilò l'elenco delle strade ordinarie nazionali, perchè questo si formava nella direzione generale delle strade ordinarie, nei registri della quale non appariva quella strada.

Spiegato così il fatto della dimenticanza, vede bene la Camera che qui non sono da applicare le norme e le regole ordinarie. Quando si dubita dei caratteri di una strada il dubbio deve venire risolto per legge; ma quando nessun dubbio ragionevole su di quelli può venir mosso; quando la strada, traversando la catena principale degli Appennini, è senz'altro nazionale, e non si legge sull'elenco per sola dimenticanza non imputabile ad alcuno o tutto al più all'amministrazione stessa dei lavori pubblici, è il vero caso che autorizza un provvedimento straordinario, tanto più che esso è consigliato altresì dall'urgenza di accorrere a danni imminenti.

Ed a ciò non dovrà la Camera divenire con esitanza, o con animo poco benevolo e volenteroso sol perchè si tratta dell'Appennino di Conza. Finchè c'è l'Italia c'è l'Appennino, e le strade che lo valicano sono tutte del pari nazionali.

L'Appennino di Conza non è dissimile da quello di Pracchia se non in ciò che qui, per la vicinanza alla sede del Governo, subito si accorre ad ogni bisogno, e il valico di Conza, che è più lontano, ha potuto essere per parecchi anni derelitto e trascurato. E questo dovrebbe persuadere i nostri governanti che le loro cure non debbono restringere esclusivamente al centro, ma bisogna che si slarghino e si estendano anche ai punti lontani, perchè è là appunto dove l'oblio e l'abbandono sono più facili e più frequenti. *(Bene!)*

Dopo ciò, non mi resta che ad insistere sulla mia proposta primitiva, accettando che la somma a stanziarsi sul bilancio corrente si determini a 30,000 lire, salvo a provvedere sul bilancio del 1868 allo stanziamento della cifra totale occorrente per la sistemazione completa della strada in parola.

Presidente. Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Ministro per i lavori pubblici. Io non ho punto negato che questa strada abbia il carattere di strada nazionale, ho detto solo che, dovendosi nel bilancio stare alla legge, questa non permetterebbe ora di classificarla fra le nazionali, quantunque non sia stata inclusa nella classificazione per errore.

Quanto poi alla spesa, prego l'onorevole precipitante di ritenere che le opinioni sono molto varie. Alcuni credono che non si dovrà spendere se non poco più di lire 20,000, altri vogliono che occorran lire 200 mila. Ciò prova che le idee non sono ancora bene stabilite.

Se dunque la Camera, aderendo alla proposta dell'onorevole precipitante,

accorda una somma, con questa si eseguiranno intanto le opere più urgenti, e si vedrà l'importanza di quelle che resteranno a farsi.

L'impegno che possa prendere si è di spendere la somma che mi sarà accordata; ma non di più. Quello che si dovrà fare in seguito, formerà argomento di una proposta di legge che sarà presentata al Parlamento.

Presidente. Gli onorevoli Tozzoli, Rega ed altri propongono che sia posta in bilancio la somma di lire 30,000 per rendere trafficabile e sistemare la strada tra Valva a Bisaccia, che traversa la principale catena appennina presso Conza.

La Commissione aderisce a questa proposta?

Valerio, relatore. La Commissione si astiene. Dal momento che le mancano gli elementi che occorrerebbero per inscrivere una somma nel bilancio, la Commissione crede doversi astenere nella presente questione.

Presidente. Pongo ai voti la proposta dell'onorevole Tozzoli e suoi colleghi.

(È approvata.)

Approvata tale proposta furono subito ripigliate le pratiche per sollecitare la costruzione del tronco ferroviario Candela-Santa Venere.

Ecco il documento che ne fa prova:

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Gabinetto del ministro.

Firenze, 13 settembre 1867.

Onorevole signore,

In seguito all'intenzione espressami da V. S. di farsi, insieme ad altri onorevoli suoi colleghi, promotore di un consorzio per il prolungamento della ferrovia da Candela sino al ponte di Santa Venere, mi reco a gradito dovere di confortarla quanto so e posso nella nobile impresa, assicurandola che per parte del Governo nulla si ometterà in quanto da lui dipende, per favorire ed agevolare la soddisfazione dei legittimi desiderii delle popolazioni, della cui fiducia V. S. è in particolar modo investita.

Voglia gradire gli atti della mia distinta osservanza.

Devot. servitore
GIOVANOLA.

Onorevole
Signor deputato DEL ZIO
Firenze.

Sopraggiunta la caduta del Ministero Rattazzi le trattative rimasero sospese. Furono però ripigliate durante il Ministero Menabrea, ed eccone la prova nella discussione del 21 feb-

braio 1868 sul capitolo stesso del bilancio relativo alla traversa da Valva a Bisaccia (1).

Del Zio. La Camera certamente non avrà obliato la discussione fatta l'anno scorso sulla proposta dell'onorevole Tozzoli, sottoscritta da me e da molti altri deputati.

In seguito ad essa la Camera venne nella deliberazione di stanziare nel bilancio dei lavori pubblici del 1867 un fondo di lire 30,000 per la manutenzione della strada da Valva a Bisaccia traverso i territori dei Principati e della Basilicata.

In quella discussione il mio amico onorevole deputato Tozzoli fece la storia della strada in parola; dimostrò come essa in origine, costruita dallo Stato per autorizzazione della legge del 31 luglio 1862, venisse a costare all'erario due milioni circa, e come più tardi, a torto, fosse messa in non calo, dopochè si prese la funesta deliberazione di non approvare definitivamente la ferrovia di Conza, che doveva unire la rete ferroviaria del Tirreno a quella dell'Adriatico, e rendere commercialmente più operose o più felici tutte le provincie intermedie.

Allora, in conseguenza, l'onorevole Tozzoli fece vedere come fosse snepremento importante di conservarla in buono stato e renderla presto all'uso del pubblico commercio.

La sua proposta si concluse con un invito al Governo, col quale si pregava il ministro dei lavori pubblici a prendere il positivo impegno d'iscrivere nel bilancio del 1867 la somma anzidetta di 30,000 lire, e di spenderla prontamente, cioè prima che fosse sopravvenuto il novello inverno. Anzi ricordo essersi pure osservato dal proponente, che se un altro inverno fosse trascorso, probabilmente la somma che la Camera era invitata a stanziare, non sarebbe stata più sufficiente, e doversi per tal modo incontrare la necessità di stanziarne il doppio o il quadruplo, o di abbracciare il partito odioso di abbandonare del tutto la strada.

Signori, quest'ordine della Camera, come tanti e tanti altri che abbiamo avuto il dolore di vedere non eseguiti dal Ministero, seguì la sorte degli altri, e venne messo in oblio, cosicchè vedo ora che soltanto nel bilancio del 1868 viene stanziata una somma che avrebbe dovuto essere consumata nel bilancio passato.

Nulladimeno, comechè ormai giustamente abituato ai dubbi, io voglio pure sperare che il signor ministro questa volta non farà solamente figurare in cifra la somma stanziata, ma che vorrà definitivamente spenderla, e ne domando per conseguenza formalmente la sua parola.

Approfitto pure di questa discussione per pregare simultaneamente il signor ministro a portare ancora la sua attenzione sopra altre promesse fatte dall'o-

(1) Il conte *Castelli*, senatore, surrogò il commendatore *Giovanola*, senatore, il 27 ottobre 1867 — ed il *Castelli* fu surrogato dal *Pasini* commendatore Lodovico, il 23 ottobre 1868. — L'avvocato *Mordini* surrogò poscia *Pasini* il 13 maggio 1869.

onorevole Giovanola alla provincia ed al collegio che ho l'onore di rappresentare. Gli raccomando specialmente i lavori e gli studi che si riferiscono al tratto di strada il quale deve congiungere la Basilicata alla ferrovia che da Foggia è protratta attualmente fino a Candela; tratto di strada che, quando venisse es-guito, o coi mezzi del tracciato ordinario, o colle linee di ferro, produrrebbe al centro dell'antico regno, all'intera Basilicata l'incalcolabile beneficio di porla in comunione colla ferrovia delle Puglie, e quindi con tutto il sistema della nuova viabilità dell'Italia e dell'Europa occidentale. Il detto tronco di strada inoltre non è che di dieci chilometri in semplice piano e di costruzione facilissima.

E con ciò, conchiudendo il mio dire, limito le osservazioni su questo capitolo ni due punti summentovati, che raccomando vivamente all'attenzione dell'onorevole signor ministro.

Valerio, relatore. Domando la parola.

Presidente. Sn questo capitolo?

Valerio, relatore. Sn questo capitolo.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Valerio, relatore. L'anno scorso la Camera si ebbe ad occupare di questa strada che era quella stessa che era stata ordinata, credo, sotto il Ministero Peruzzi, quando si credeva di fare la traversa di Conza per la strada ferrata, ed era diretta allo scopo di far sì che, mentre duravano i lavori della galleria di Conza, si avesse una buona strada ordinaria per valicare gli Appennini.

L'anno scorso l'onorevole Del Zio ed altri deputati muovevano domanda rispetto a questa strada, perchè, non essendo nè nazionale, nè provinciale, nè comunale, e che aveva costato un'ingente somma (perchè credo che sia riuscita a superare le 55,000 lire di spesa per chilometro), non andasse maleamente perduta; e domandavano alla vostra Commissione ed al Ministero che la si scrivesse fra le strade nazionali. La vostra Commissione non poteva aderire a questa domanda; tuttavia sottoponeva alla Camera lo stato delle cose perchè essa prendesse una decisione.

La decisione che, secondo l'avviso della Commissione, si sarebbe dovuta prendere, era quella di esaminare la cosa, e quindi il ministro venisse con una deliberazione apposita alla Camera. Ma, insistendo gli onorevoli deputati, ed accettando il ministro, si venne ad un partito che io credo sia stato il peggiore che si potesse prendere: quello d'iscrivere una cifra in bilancio, riservandosi in futuro a vedere, ad esaminare ed a studiare.

Questa cifra s'iscribbe in lire 30,000, mentre che, dalle informazioni che avevamo, sapevamo che non bastavano 200,000 lire a mettere quella strada nelle condizioni di viabilità, perchè era giusta specialmente ai due estremi. Ecco come stanno le cose precise.

Io non credo che sia precisamente esatto quanto ha detto l'onorevole Del Zio, cioè che il ministro si assumesse di spendere quelle 30,000 lire nell'anno. L'onorevole Giovanola si è assunto lì per lì un impegno del quale

non aveva modo di rendersi conto. Ha iscritto 30,000 lire, mentre veramente sapevamo che 200,000 non sarebbero bastate a mettere quella strada in buono stato di servizio. Ora, che cosa c'è da fare, e che cosa è indicato nello stesso progetto di bilancio che abbiamo sotto gli occhi?

Noi troviamo nel progetto di bilancio apposta a questo nuovo capitolo l'annotazione, che per questa strada si riserva il Governo di presentare un progetto di legge per la definitiva classificazione di questo tronco, e per le altre spese che occorressero secondo i progetti che si stanno compilando.

Or bene, allo stato delle cose non c'è altro da desiderare se non che la compilazione di questi progetti sia affrettata, e che la corrispondente somma sia iscritta; perchè, con tutto il rispetto al voto della Camera, il fatto è che le cose irregolari non riescono; e risulta irregolare l'iscrizione fatta lì per lì l'anno scorso, la quale non ha servito per niente, e non poteva servire a niente.

La Commissione, nell'anno corrente, non ha ereditato di proporla la cancellazione in omaggio al voto della Camera; ed essa non può far altro se non che, in risposta alle domande ragionevoli dell'onorevole Del Zio, pregare che questa cosa si regolarizzi, cercando di avere effettivamente, non uno spizzico di danaro per gittar là, e che non sorva a niente, ma la somma vera, reale e necessaria per fare quella strada e metterla in condizione di servire.

Io ricorderò alla Camera nuovamente, ed all'onorevole ministro, che questa strada non potrà essere forse dichiarata nazionale, e che messa in buona condizione di servizio dovrà certamente diventare e diventerà una strada provinciale consortile, ed in qualche modo sarà mantenuta col concorso dello Stato o della provincia.

Del Zio. Per quanto gentili sieno state nella forma le repliche dell'onorevole relatore, mio amico, deputato Valerio, esse non mi sottraggono all'obbligo d'insistere ancora sull'argomento che discutiamo.

Bisogna, o signori, distinguere due cose a questo proposito, distinguere, cioè, la questione di principio dalla deliberazione che prese l'anno scorso la Camera, e che si aggira sopra una questione di fatto, cioè sull'obbligo pel Governo di spendere una somma stanziata sul decorso bilancio.

Quanto alla questione di principio, l'onorevole Tozzoli in una discussione che durò quasi un'intera tornata, ed alla quale presero parte molti altri distinti deputati della Camera, provò sino all'evidenza che la traversa da Valva a Disaccia ha pur troppo tutti quei caratteri che la legge dei lavori pubblici richiede in ogni strada che deve ritenersi nazionale, e che a torto l'onorevole Valerio si ostina a non volerli riconoscere in essa.

Non è quindi su questo primo punto che cade la questione da me sollevata. Esso, nell'anno scorso, fu deciso in favore dei sottoscrittori della proposta, e l'onorevole ministro d'allora riconobbe ed accettò quanto aveva dimostrato l'onorevole Tozzoli.

Resta il secondo punto, voglio dire che le osservazioni poc'anzi da me sottoposte all'onorevole ministro, non potendo riguardare un principio stabilito

ed accettato dalla Camera, necessariamente riguardano l'applicazione pratica della proposta, applicazione che ognuno facilmente può rilevare nell'ordine del giorno votato dalla Camera, il quale era così concepito:

« La Camera delibera che la traversa della principale catena appennina, che è tra Valva e Bisaccia e passa pel territorio dei Principati e Basilicata, non sia lasciata deperire, ma riparata e aperta al traffico *prontamente*, e sia la spesa occorrente portata nel bilancio 1867. »

Quali si sieno per conseguenza le contrario osservazioni che mi oppone l'onorevole Valerio, io credo di stare nei limiti della critica permessa ai deputati nella discussione dei bilanci, quando nuovo censura all'onorevole ministro dei lavori pubblici per aver lasciato trascorrere, se non erro, undici mesi (ed estendo le lamentanze anche all'onorevole Giovanola) senza che si fossero spese le lire 30,000 che l'onorevole Tozzoli dimostrava necessarie a spendersi, onde non incorrere nel caso di doverle poi raddoppiare nel bilancio del 1868.

Ricordo bene che l'onorevole Valerio dichiarò l'anno scorso che la Commissione si asteneva, che non si pronunziava su questo argomento. Ma si pronunziò la Camera, e questo credo che debba bastare a lei e a me attualmente.

Valerio, relatore. Io prendo atto di quello che ha raccontato l'onorevole Del Zio, il quale in definitiva ha confermato quello che dichiarava io stesso.

Della nazionalità o no di questa strada si è discusso, ma non si è deciso l'anno scorso, ed io credo ancora oggi che questa strada non sia nazionale.

Si è votata la somma di 30 mila lire per rimetterla in buono stato: ma l'onorevole Del Zio ricorderà certamente che io ho indicato che una somma molto maggiore ci voleva, e dalle informazioni mi risultava che bastavano appena 200 mila lire.

Dunque la cifra di 30 mila lire non fu che una indicazione; mentre la strada, ripeto, non si poteva rimettere in buone condizioni, senza, cioè, ripararla, senza dare in appalto i lavori occorrenti a ripararla. Ed un appalto non si può dare senza progetto. Il progetto dunque ci voleva.

Come poi abbia fatto l'onorevole Del Zio a trovare che dal ginepro in qua siano passati undici mesi, io non lo so.

Io spero che questi progetti ora siano allestiti; se non lo sono, mi unisco all'onorevole Del Zio per domandare che si acceleri il lavoro, onde l'affare venga una volta posto nelle sue condizioni regolari, cioè si sappia realmente per mezzo d'una perizia quello che si deve spendere, e la Camera deliberi sulla spesa da farsi e sulla destinazione futura di questa strada.

Cantelli, Ministro per i lavori pubblici. Dopo le spiegazioni date dall'onorevole relatore, non mi resta che di assicurare la Camera che il Ministero non frappona mai ritardi per l'esecuzione dei lavori. Quando i progetti sono preparati, si sottopongono al Consiglio superiore dei lavori pubblici, e se questo li approva si fanno subito gli appalti nei limiti delle somme assegnate in bilancio. Se avviene poi che vi siano qualche volta dei ritardi, devesi ciò

ascrivere a difficoltà tecniche ed amministrative, che non è sempre in facoltà del ministro di superare.

L'onorevole interpellante e la Camera possono ben facilmente persuadersi che il Ministero dei lavori pubblici ha il maggiore interesse a promuovere ed eseguire le opere per le quali vi hanno stanziamenti nei bilanci; ma certamente l'esecuzione di esse non può sempre essere immediata, massime allorquando lo stanziamento nei bilanci non è proposto dal Ministero, nè questo ha potuto in previsione far allestire i progetti.

Presidente. Non essendovi altra proposta, metto ai voti il capitolo 61, *Traversa di Valva e Bisaccia fra le provincie di Avellino e Foggia*, coll'assegnamento di lire 30,000.

(È approvato.)

III.

Tornata del 15 marzo 1868 e discussione delle petizioni per provvedere contro il brigantaggio. — Ministero Menabrea, vice-presidenza Restelli, Ministro dei lavori pubblici, commendatore Cantelli.

In questa importante discussione, esaminandosi le CAUSE SOCIALI del brigantaggio, rivennero vari oratori sulle questioni che si riferivano alla proprietà ecclesiastica, alla linea di Conza, al bosco di Monticchio e al tronco ferroviario Candela-Santa Venere. Gli effetti della discussione, per quanto si riferivano al Melfese, si manifestarono nelle disposizioni date più tardi dagli on. Pasini e Mordini, ministri dei lavori pubblici.

Torrigiani, relatore... Altre volte, o signori, l'Aula parlamentare ha dovuto risuonare dei lamenti giustificatissimi delle popolazioni meridionali per quel flagello, il quale raccoglie in sè tutti i mali con una sola parola, ed è quella di *brigantaggio*.

L'inferire di questo flagello più specialmente in due provincie, quella di Terra di Lavoro e l'altra di Molise, ha fatto sì che trentasette comuni si siano determinati ad inviare una loro petizione al Parlamento, della quale ho l'onore di far parola in questo momento alla Camera.

La petizione si può riguardare divisa in due parti: colla prima i 37 comuni descrivono i mali da cui sono afflitti per questa orrenda piaga; dicono, insomma, e dicono bene, che, inferendo il brigantaggio, oltre tutto quello che vi è di disastroso per le persone e per le cose, essendo, se non impossibilitata, resa difficilissima, per la mancanza di sicurezza, la produzione, quelle popolazioni non solo difettano di quanto vale a conforto della vita quotidiana, ma si trovano persino nella quasi impossibilità di pagare i tributi di cui sono gravati.

Fatta la descrizione dei mali, la petizione passa ad indicarne i rimedi.

Questi rimedi si compendiano così: isolamento del brigantaggio, circoscrivendolo entro le due stesse provincie; e poichè oramai è constatato che il brigantaggio, nel più dei casi, prende le mosse dal territorio romano, chiedono i postulanti che un cordone militare separi affatto da questo le terre che ne sono infestate. Più innanzi dice ancora la petizione del modo di organizzare alcune bande volanti di militi e di guardia nazionale, che, conoscendo i luoghi, arrivano meglio a scoprire i malandrini.

Sulla questione dei mezzi la vostra Commissione non ha potuto andare

molto innauzi. Essa si è penetrata al vivo delle sciagure descritte nella petizione, e, discutendo se fosse ancora da suggerire qualche mezzo eccezionale, ha dovuto tenersi lontana da questo partito; poichè, se poteva essere mossa questione sulla necessità o sull'utilità di conservare le leggi eccezionali, che nel 1863 adottò il Parlamento, per ispegnere questa peste, la vostra Commissione doveva tenersi lontano dal suggerire di farle oggi rivivere. Quindi è che, penetrata del dolore delle popolazioni che ricorrono alla Camera, è venuta nel proposito di raccomandare, con una soleunità particolare, questa petizione al Ministero, formulando un ordine del giorno, del quale mi affretto a darne lettura in questo momento:

« La Camera, lamentando i fatti luttuosi che, per l'inferire del brigantaggio, più specialmente nella Terra di Lavoro e nella provincia di Molise si compiono, invia al Ministero la petizione ad essa indirizzata, colla quale 37 comuni rappresentano al vivo nelle cagioni e negli effetti questi fatti melesimi, affinchè adoperi tutti i mezzi che sono in suo potere per farli prontamente cessare. »

Menabrea, presidente del Consiglio. Il Ministero non ha alcuna difficoltà di accogliere la proposta della Commissione delle petizioni. Il Ministero più che ogni altro è in grado di conoscere quanto grande sia il male del brigantaggio, che inferisce in alcune delle provincie meridionali. Tutte le sue cure saranno rivolte a far sì ch'esso sia represso con tutti i mezzi che sono permessi dalla legge medesima.

Perciò il Ministero accetta l'invio di questa petizione, e sarà sua cura di studiare tutti quei mezzi che stimerà più opportuni, onde far cessare questo flagello, il quale proviene non soltanto da cause politiche, ma altresì da cause sociali, che bisogna eliminare colle leggi, coll'incivilimento, che sarà il risultamento delle nostre istituzioni. (*Segno di assenso*)

Ma il Ministero, come io diceva, non omissi di occuparsi di questo grave argomento, ed io lascio al mio collega il ministro dell'interno di esporre alla Camera quali sieno le disposizioni che il Governo ha adoperato finora onde rimediare al brigantaggio.

Riguardo poi alle cause riflettenti il brigantaggio nelle provincie limitrofe al territorio pontificio, posso asserire alla Camera che fu già ristabilita la convenzione militare che era precedentemente vigente, onde potere inseguire i briganti i quali traversano da un territorio all'altro. È anche questo un mezzo molto efficace, affinchè quella piaga, proveniente in gran parte dal territorio pontificio, non si possa allargare sopra il territorio del regno d'Italia. (*Bravo! Bene!*)

Marincola. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola il signor ministro dell'interno.

Cadorna, Ministro per l'interno. Unicamente per completare le cose dette dall'onorevole mio collega il presidente del Consiglio, dirò che, appena io giunsi al Ministero, mi diedi pensiero di questo importantissimo e gravissimo soggetto. Fu mia immediata cura di pormi allo studio di tutti quei

mezzi più acconci a conseguire dei risultamenti più rilevanti di quelli che si fossero sino a quel tempo ottenuti.

Ho io perciò procurato di procacciarmi tutte le informazioni dei luoghi infestati dal brigantaggio, e principalmente di quelli che sono più soggetti a questo flagello.

Con tale intendimento invitai i distinti funzionari, che da molto tempo sono in quei luoghi, di qui recarsi insieme da parecchie provincie, sperando in tal modo e col conferire con loro di giungere a conoscere quali fossero le difficoltà, quali gl'inconvenienti che si incontrano, quali i maggiori ostacoli che si opponevano al conseguimento dello scopo e quali i mezzi più efficaci da adottarsi per ottenere dei risultati più decisi.

In seguito ad un'indagine molto accurata in questa materia si venne nell'avviso unanime di adottare alcuni temperamenti, mercè dei quali si raggiungesse lo scopo d'unificare meglio l'azione civile e l'azione militare, e di far sì che le forze non si disperdessero, nè tempo si sciupasse, il quale in queste operazioni riesce di un'importanza grandissima, e di fare in modo in somma che si conseguisse la maggiore forza, celerità ed unità d'azione.

Con questo intendimento io presi, coll'onorevole mio collega il ministro della guerra, degli accordi di tal natura che, a mio credere, saranno per raggiungere lo scopo desiderato.

Io spero che, mediante questi provvedimenti, si otterrà un effetto più utile, senza che abbiano ad accrescersi le forze impiegate nelle località disgraziatamente infestate dal brigantaggio.

Massari G. Domando la parola.

Ministro per l'interno. Non posso però celare che in questa materia vi sono delle enormi difficoltà derivanti dallo stato eccezionale di quelle popolazioni, da ostacoli speciali e dalla mancanza spesso volte nel Governo degli stessi mezzi d'azione ordinari, i quali non funzionano come farebbero in uno stato normale; sicchè, nel mentre gli ostacoli e le difficoltà sono più gravi, anche gli ordinari mezzi vengono meno, principalmente a riguardo dei mantengoli. Ond'è che il più spesso l'azione del Governo, della legge o persino quella della magistratura è resa in gran parte, non dirò inefficace, ma poco profittevole, e certo assai meno di quello che è nello stato normale delle cose.

Ad ogni modo si rassicuri la Camera che il Ministero farà tutti gli sforzi possibili per raggiungere lo scopo che è nel vivo desiderio di tutti, e ciò che ora ebbi l'onore di esporvi essersi già fatto dal Ministero ha da tenersi quale arra del suo proposito e del suo intendimento di procedere colla maggiore possibile energia.

Del resto sono lieto di poter notificare alla Camera che in questi ultimi tempi, e massime nella provincia di Terra di Lavoro, ed in altre limitrofe, si sono ottenuti dei risultamenti abbastanza soddisfacenti. In queste ultime settimane accaddero parecchi scontri, si fecero molti arresti, non solo di briganti, ma anche di mantengoli, e si è proceduto con una celerità ed un'attività che sarebbe desiderabile potesse continuare. Le ultime notizie,

parecchie delle quali si pubblicarono anche dai giornali, confermano questi fatti che io ebbi l'onore d'indicarvi. Dirò poi che nella sola Terra di Lavoro, dal maggio dell'anno scorso fino ad ora, furono arrestati o rimasero uccisi 59 briganti e che 248 mantengoli vonnero arrestati e deferiti all'autorità giudiziaria. Da ciò vedrà la Camera che gli sforzi del Governo non sono infruttuosi a fronte dei limitati ed ordinari mezzi di cui egli può disporre.

Per certo, se vi ha cosa la quale potrebbe formare pel Governo un titolo da presentarsi al paese in modo da meritare la sua riconoscenza, io credo che principale sarebbe questa di riuscire alla repressione, almeno in gran parte, del brigantaggio. (*Bene !*)

Ferrari. Sono lieto d'intendere le spiegazioni degli onorevoli ministri, ed io era certissimo che non potevano mancare di esprimere la loro buona volontà. Quindi mi limiterò ad additar loro in primo luogo la gravità del male al quale i piccoli successi di cui parlò l'onorevole Cadorna non tolgono il peso ; in secondo luogo ad indicare i mezzi stessi suggeriti dai sindaci.

Il male è grave ; l'arresto di 59 briganti e di 258 mantengoli poco importa, perchè la piaga del brigantaggio si estende a quasi tutto l'ex-regno di Napoli. Reclamano 37 sindaci della Terra di Lavoro e di Molise, ma le lettere che noi riceviamo anche dallo Calabrie, le notizie ultime, il modo con cui i briganti si comportano in questo momento, la sicurezza colla quale entrano nei villaggi, l'argento che distribuiscono ai poveri, le multe che impongono naturalmente ai liberali, sono cose, ardisco dire, insolite, perchè prima il brigantaggio aveva aspetto ferocissimo e bestiale. Pertanto, se io sto alle lettere ricevute da amici miei, e lette anche stamane, devo credere che argo di prendero misure gravissime.

Ricordatevi, signori, quale è stato il brigantaggio sul quale si è fatta un'inchiesta nel 1863. Non si voleva credere da tre anni al male, si ritardava l'inchiesta o si è trovato, secondo la statistica della Commissione, che in meno di tre anni eransi fucilati 1038 briganti, 2413 erano rimasti morti, 2768 arrestati ; che, in una parola, si era dovuto sostenere una guerra con 7000 briganti, secondo cifre moderatissime. E l'eccidio dei briganti sarebbe quasi una gioia ; ma, signori, questa gioia costa l'eccidio dei nostri soldati, l'eccidio dei nostri cittadini, l'eccidio delle nostre sostanze ; insomma tutto un bilancio passivo sulla nostra prosperità.

L'inchiesta sul brigantaggio, di cui fu relatore l'onorevole Massari G., indicava allora le cause di questo flagello. Ma devo dire io che sono esattamente le cause attuali ? Lasciamo da parte la natura del suolo, la mancanza di vie, la tradizione storica del regno di Napoli ; ma la miseria delle popolazioni è la stessa adesso come allora ; anzi è cresciuta. Diceva allora l'onorevole Massari che erano ridotti quei caffoni, quei contadini a nutrirsi di un pane rifiutato dai cani da caccia ; al certo adesso non hanno migliore nutrimento e le condizioni economiche non sono cambiate, come lo dice la petizione. Sussistendo la gran causa della miseria, la causa decisiva ed impellente, come mai il brigantaggio non si riprodurrebbe ?

Un'altra causa additata, a nome della Commissione d'inchiesta, dall'onorevole Massari, sussiste pure adesso, come allora. Voglio parlare della reazione borbonica, dei suoi numerosi affiliati, delle sue ramificazioni. Tutti sanno come quell'inchiesta, del resto affogata in un Comitato segreto, parlava della Corte di Roma, dell'asilo dato all'ex-re di Napoli e ad ogni suo fautore, e dell'inviolabilità che accordava alla politica la più spietata e la più immorale nei suoi mezzi d'azione. I documenti erano molteplici, e anche adesso i documenti sono irrefragabili nelle monete recentemente coniate, che i briganti distribuiscono alle moltitudini.

Venendo alla conclusione sui mezzi di riparo, io poco confido, attesa l'urgenza nei molti mezzi allora indicati dalla Commissione, che erano tra gli altri l'istruzione pubblica o la moltiplicazione delle strade, mezzi che non possono dare un risultato se non a capo di parecchi anni.

Ma i mezzi di cui chiedono di servirsi i cittadini della Terra di Lavoro e di Molise, e di cui chiedono di servirsi altri cittadini delle località infestate dal brigantaggio (mezzi che non sono d'eccezione, perchè io non li sosterrei), sarebbero che il ministro desse loro il mezzo di organizzare i volontari, i quali ingrosserebbero le file della guardia nazionale.

Io credo che il ministro non dovrebbe disanimarli: essi si sono rivolti con confidenza alla Camera ed al ministro, sono cittadini che desiderano di mantenere la tranquillità nel paese, sono i più fidi difensori della nostra bandiera, non aspirano che a difendere se stessi contro la reazione di Roma, contro il brigantaggio. Rifuterete loro di difendere le loro sostanze e le loro famiglie? Date loro delle armi, sono cittadini impazienti di unirsi, non solo colla guardia nazionale, ma colla linea e coi carabinieri.

Un'altra cosa desiderata da questi cittadini, era pure precorsa dalla Commissione di cui fu relatore l'onorevole Massari, il quale proponeva di sterpare i boschi.

L'onorevole Massari qui presente diceva allora: « Noi non suggeriremo al certo il disperato partito di dissodare i boschi o di abbruciarli, ma indubitabilmente convien diradarli. Bisognerà abbattere le macchie basse, sradicare gli arbusti e le spine, fare insomma quell'operazione che nelle località si dice sterpare e per la quale le piante di alto fusto rimangono intatte. »

Questo diceva egli. Adesso i cittadini di Terra di Lavoro e di Molise non desiderano nemmeno di sterpare i boschi; essi chiedono quanto fu fatto nel 1862 e nel 1866, cioè che per un mese la guardia nazionale, sussidiata dalle guardie di sicurezza, occupi i boschi, ad esclusione dei pascolatori di pecore e di bestiame, perchè i boschi sono il ricettacolo più sicuro dei briganti.

Rivolgo quindi la preghiera al Ministero che tenga in considerazione questo voto dei cittadini.

Quanto alla cacciata dei Borboni da Roma, io non indirizzerò nessuna preghiera all'onorevole ministro. Egli penserà che cosa debba farsi del Papa, o quando avrà trovata questa soluzione, troverà il modo di scacciare il Borbone da Roma. *(Risa di approvazione a sinistra)*

Presidente. La parola spetta all'onorevole Mussi.

Mussi. Cedo il turno all'onorevole Del Zio.

Del Zio. Ringrazio l'onorevole deputato Mussi di avermi ceduto il turno della parola, e ancora di più l'amico mio Ferrari e l'onorevole relatore Torrigiani, per avere il primo accettato l'incarico di esporre le doglianze di trentasette sindaci, a proposito del ridestarsi del brigantaggio, e svolto il secondo con piena lucidezza l'argomento della petizione.

Io aggiungerò poche osservazioni su questa piaga che minaccia novellamente la mia provincia natale, per venire poi ad alcune conclusioni che sottoporro alla benevolenza della Camera.

Prima però di esporre i fatti, sento il debito di premettere un'osservazione, e si è, o signori, che non intendo di ritesere o di ripresentare alla Camera la funesta iliade dei mali che toccarono alla Basilicata per causa del brigantaggio dal 1860 al 1865. Essa è conosciuta da tutti voi, e, ripetendola, non farei che infastidirvi e rubarvi il tempo che è sacro al paese.

Qualora fosse stato necessario richiamarla alla mente vostra, una sola frase avrebbe potuto bastarmi, quella che pronunziava non ha guarì un oratore della sinistra, allorchè disse che nella sola valle dell'Ofanto era salito a 7000 il numero delle vittime del brigantaggio.

Io ritengo questa cifra, benchè debba dichiarare alla Camera non poter essere nè questo il luogo, nè questo il tempo di darne la prova. Però somiglianti ricordi non sarebbero nè utili nè opportuni, perchè un brigantaggio di tanta forza non può più sorgere, ed è di un altro che debbo parlarvi.

Io ben volentieri accetto dall'onorevole presidente del Consiglio l'osservazione che egli poc'anzi faceva, che cioè il brigantaggio attuale derivi da una cagione che non è solamente politica, ma sociale, benchè però nei passati otto anni abbia avuto motivo ed appoggio più nelle cause politiche che nelle sociali.

È precisamente su questa differenza che intendo mantenere il mio discorso. Vedremo poi dallo sviluppo, se la conseguenza che ne inferiva l'onorevole presidente del Consiglio, cioè la continuazione del metodo di repressione, sia veramente l'illazione che deriva dalla tesi che egli ha affermata, e che fo mia.

Per procedere ordinatamente, bisogna indagare innanzitutto se i caratteri che il brigantaggio rivestiva negli otto anni decorsi siano per avventura quelli a cui accenna l'attuale.

Dai primi tempi della rivoluzione del 1860 sino al trasferimento della capitale a Firenze, che cosa fu il brigantaggio, o signori? Fu una reazione che si faceva contro il principio dell'unità. Ebbene, oggi l'unità non solo è fato d'Italia, ma è divenuta un voto dell'intera Europa, un bisogno della civiltà d'Occidente, che desidera di risolvere una crisi di tre secoli nella nazione prediletta, nella nazione tipo che regge il mondo cristiano.

Quest'unità non ha fatto certo spianare le capitali, come avvenne nell'era romana, ma ciò vuol dire che ha un senso mille volte più alto. Proseguiamo.

Il brigantaggio del 1860, in secondo luogo, era provocato dai partigiani del borbonismo, associati alla reazione legitimista straniera, che aveva i suoi centri a Roma, a Marsiglia, a Madrid. Questa coalizione brigantesca e legitimista fu sconfitta col mezzo stesso con cui voleva trionfare, *col ferro*, e la legge di repressione distrusse il piano non solo de' capibanda interni La Gala, Cresconzo, Crocco, Carnuso, Chiavone, ma quello ancora più malvagio di Trazzignies, di De Christen, di Lagrange, di Langlois, di Zimmerman ed altri simili che si appoggiavano all'estero.

Borjès, morendo sulla terra di Tagliacozzo, terra fatale a tutti coloro che fecero di epoca in epoca una reazione contro la libertà del Mezzogiorno, Borjès, dico, dovè confessare che le decantate falangi di Francesco II erano, non già propugnacolo di principe spodestato, ma bensì torme di volgari assassini, e che il partito degli unitari annientava per sempre quello dei separatisti italiani. Ecco un'altra differenza che bisogna notare.

Il terzo carattere del brigantaggio del decorso quinquennio è stato maestrevolmente tratteggiato nelle conclusioni della Commissione parlamentare nominata dalla Camera per indagarne l'origine e la portata.

La Commissione stabilì che il brigantaggio derivava da tre cause, ed io le accettò tutte:

1° Dalla tradizione brigantesca, sostenuta sempre dal sistema feudale dell'antica nobiltà, sistema che la potestà regia dei dinasti di Napoli non aveva mai potuto o voluto atterrare completamente;

2° Dalla mancanza di una vera centralizzazione sussidiaria, voglio dire *relativa*, abbastanza forte non pertanto, per mantenere in ordine le popolazioni del Mezzogiorno, ogniquale volta una rivoluzione sua propria o dell'intera penisola venisse a scuoterle.

Dopo la scossa del 1860 qual forza di accentramento poteva più trovarsi in una regione che dall'epoca dell'impero romano in poi non aveva mai più potuto unificarsi davvero, nonostante gli sforzi geniali dei Re normanni?

Non bisogna infatti dimenticare che Palermo, Benevento, Siracusa, Melfi, Capua, Bari avevano tutte tentato di accentrare le terre del Mezzogiorno, ma i tentativi non durarono, resero infelici gli abitanti, ed alla fine si sfasciarono per ragioni superiori di politica italico-europea. Di guisa che era questa appunto una delle ragioni colle quali la Commissione spiegava l'origine del terribile flagello di cui quistioniamo.

Il terzo ed ultimo motivo che la Commissione assegnava all'origine del brigantaggio era questo, la mancanza, cioè, di un ordinato sistema ferroviario o di viabilità provinciale e comunale. Più, l'enorme massa di pregiudizi cattolici e di superstizioni del medio evo, in cui era stato mantenuto il popolo per effetto delle gradite reazioni borboniche contro la prima rivoluzione francese e contro quelle del 1821 e del 1848, e contro ogni diritto della nuova età.

Eccovi, o signori, i caratteri, ecco la fisionomia in cui si è manifestato il brigantaggio napoletano sino al 1864, sino al trasferimento del regno a Firenze. La reazione per trionfare chiese il saugue, e fu combattuta o vinta

nel sangue. Io su tal punto non ho da aggiungere verbo, e se pur lo dovessi, le mie parole suonerebbero approvazione e non rampogna. Il primo dovere dell'uomo è quello di non opporsi al progresso. Ma altro è ciò che ora importa sapere e fare.

Ora, si tratta d'intendere, o signori, come mai avvenga che il brigantaggio continui; si tratta di decidere, seguendo sempre l'idea del signor presidente del Consiglio, se continui perchè trovi ancora un addentellato nella reazione politica, o se invece abbia ora alimento e sostegno da cause sociali.

Non commetterò certamente l'errore di dire che queste due cause si possano separare. Basta leggere il più volgare trattato sulla ragione degli Stati, per comprendere che la buona politica risolve le questioni sociali, o che le questioni sociali ben risolte rendono più facile e benefica la politica. Ma la indissolubilità dei due lati non toglie che di epoca in epoca, nella vita determinata delle nazioni, non possa preponderare più l'una che l'altra. E sul terreno d'Italia la gran difficoltà sorge appunto da questo, che noi non risolviamo presto o bene la questione politica, precisamente perchè non vogliamo, o perchè non ancora sappiamo risolvere con ampie vedute la questione sociale.

Inoltre, per intendere bene quest'ultima, io desidero, o signori, che non si confonda la forma che il brigantaggio assume sul confine pontificio, da quella che prende nella Basilicata, nella Calabria, nella Sardegna, ed in molti punti della Sicilia.

Quanto alla prima, io non ho altre osservazioni da aggiungere a quelle fatte dal mio onorevole amico Ferrari, e nemmeno sui temperamenti proposti dal Ministero in ordine ai concerti da prendersi o che sono già presi col ministro della guerra per tutelare la frontiera e respingere con le armi quei tentativi di reazione armata che potessero per avventura suscitarsi. Ma sulla seconda forma del brigantaggio però, sulla forma sociale, è stato silenzioso tanto il signor presidente del Consiglio, quanto l'onorevole Cadorna, ed intanto è questo l'aspetto più difficile a curarsi, questa la piaga che più minaccia di farsi cancerosa.

Io sostengo che il brigantaggio, così considerato, come fenomeno di male sociale abbia sorgenti profonde e tutte intrinseche alla nazione, e sia segno e sintomo della decadenza intellettuale, morale ed economica in cui le masse sono cadute. La crisi che attraversiamo, signori, non viene tanto da questo o da quel ministro, per colpa di questo o di quell'altro partito; essa è prodotta principalmente dalla suprema ragione che la rivoluzione italiana ha scomposto l'antico sistema della nostra civiltà, quello che ha retto la nazione da Carlo V fino ad oggi, ma non è ancora giunta a dare la soluzione vera ed effettiva del moto. Si oppongono a ciò, nell'interno e fuori, deliberati propositi che mirano ad arrestare il corso della nazione. Ma saranno superati.

Intanto, affinchè non si possa dire da taluno che io discorro astratto o totalmente per cagioni, arrecherò le prove eloquenti che si desumono dai fatti. Ma dichiaro che su questo punto io debbo restringermi alle notizie partico-

lari che tengo dagli amici della provincia, lasciando agli altri la cura di arrecare il contingente della loro esperienza in questo genere di dettagli.

Ecco i fatti:

« Nell'agro di Viggiano, in Basilicata, vi sono briganti, e catturati ripulano, non si sa come, dicono i corrispondenti ed i giornali.

« Nel territorio di Barile, i trafficanti sono aggrediti da malfattori armati.

« A Montemarro, per incuria dei gendarmi, sono evasi dal carcere molti detenuti, e subito, compostisi in piccole bande, si sono dati a ladronaggiare.

« Nello sventurato circondario di Lagonegro poi, i disastri di questo genere pigliano proporzioni più grandi.

« Sono avvenute uccisioni di pacifici cittadini a due chilometri di distanza da Castelsaraceno.

« Uccisioni nell'agro di Saponara di Gramento.

« Uccisioni in Castronovo di Sant'Andrea, e propriamente nella masseria Collarino.

« Uccisioni e combattimenti fra carabinieri e malfattori nel monastero di San Francesco di Tursi, ove i briganti e le brigantesse erano armati di revolver, di carabine e di molte munizioni » (1).

Non vi parlo poi delle aggressioni che periodicamente succedono ai viandanti che dal Tirreno o dall'Adriatico vanno a Potenza.

Posso anche aggiungere altre prove analoghe di questo malessere sociale.

Nell'ultima volta che mi condussi in paese fui invitato dall'autorità del tribunale circondariale ad assistere all'inaugurazione del nuovo anno giudiziario. Con tutta gioia mi vi recai perchè non ho mai creduto che l'amore della libertà si potesse dividere dall'amore della giustizia e del progresso. Ma ben presto la gioia dell'animo mio si trasformò in cordoglio quando nell'indire l'elaborato discorso di quel procuratore del Re, vidi che il numero dei delitti in tutta la regione nativa, anzichè diminuire, era sensibilmente aumentato. E quest'aumento nella statistica dei delitti si verifica anche in molte altre parti del Mezzogiorno, o specialmente nella Sardegna e nella Sicilia.

Abbiamo dunque accrescimento di male opere, accrescimento di malfattori; e sì quelle che questi non si sviluppano in sostegno di un'idea politica, ma si ruba o si ammazza per miseria o per barbarie morale. Siamo entrati dunque in altre latitudini, e riflettendo sul fenomeno, voi direte con me che le note per distinguorlo sono due: 1° il brigantaggio attuale ha cessato di essere diretto da un piano politico, ed è perfettamente individuale; 2° se i malfattori per avventura si riuniscono a turbine, lo fanno per riescirs nelle depredazioni, non già per dimostrazione contro i principii che ci reggono.

Ora io domando: quali sono, o signori, i mezzi che il Governo intende usare onde togliere il paese a mali sì grandi? I mezzi di repressione in larga scala hanno fatto il loro tempo, a meno non si volesse pretendere che il libe-

(1) Vedi il giornale potentino: *La Basilicata*.

ralismo debba consistere non già nell'istruire i popoli, non già nel renderli felici, non già nel completare i loro desiderii, non già nel sottrarli alle calamità a cui soggiacciono per causa dell'ignoranza e della miseria, ma nel disperare della ragione umana, e, predicando fraternità, continuare il metodo brutale dell'antica conquista.

Qui però mi accorgo che non pochi mi diranno: su via, spiegate il parer vostro intorno ai rimedi. Lo farò volentieri; ma mi si deve in una permettere di dire francamente alla Camera che ogni rimedio sarà impari al male, se non avremo il coraggio di guardare in faccia alla situazione. Si guardarla in faccia e, per applicare il farmaco, vedere prima in che rapporto oramai si trovi la nazione col suo Parlamento.

Su questo argomento, con dolore debbo dichiarare che il prestigio della deputazione non è più così luminoso, così puro come era anni sono. Ciò, per vero, non può derivare dalla istituzione. Il sistema parlamentare è l'effetto di una rivoluzione di tre secoli, ed è oramai un beneficio nostro e di tutta l'Europa. Deve dunque essere altra la causa, e non può stare che nell'idea dolorosa che le popolazioni si fanno dalla Camera, sotto la pressione degli ultimi eventi.

E qui concedetemi che legga un brano di una pubblicazione di recente autore, i sentimenti del quale io non accetto interamente, ma che mi piace addurre, affinchè abbiano i miei onorevoli colleghi un saggio della corrente a cui si avvia l'opinione pubblica del paese.

« Gli inni (dice la voce di Campobasso, nelle sue *Meditazioni italiane*), gli inni parlamentari sono finiti. Essi hanno girata tutta la periferia della nazione, e tornando man mano al centro si sono trasformati in una satira desolante. Oggi è assioma per ogni italiano che il Parlamento non sia più capace di salvare la nazione, e che esso, suo malgrado, *fatica ad ingrossare* i malanni d'Italia. Colla legge sulla ricchezza mobile si è tassata la povertà, e fatto dai consorzi ingiustizie che non hanno nome. Colla legge di successione i ricevitori a loro libito premono una mano di ferro su tutti coloro che non possono o non vogliono adire i tribunali. Colla legge di consumo si sono costituite piccole consorterie che esauriscono a loro vantaggio il commercio interno. Colla legge del registro si è estinto il credito, nascosto il numerario, rese impossibili le industrie. Al Parlamento, isolato dalla coscienza nazionale, non rimane che seguire la sua via fatale e uccidere sè stesso. »

Voci. Basta! basta!

Del Zio. Ho già detto alla Camera che non divido per intero questi apprezzamenti. Se gli onorevoli colleghi miei volessero continuarmi la benignità di lasciarmi compiere il pensiero (*No! no!*), s'accorgerebbero ben presto che colla citazione addotta io ho inteso solo di provare che, cangiandosi l'opinione nazionale a nostro riguardo, noi dobbiamo fare altrettanto affinchè possano valere i rimedi, che vado a dire al Parlamento, e che solo da un Parlamento riformato potranno proporsi alla nazione.

So pur troppo, o signori, che i giudizi di uno scrittore non sono sempre

ispirati dalla giustizia sociale, la sola che rettamente misuri le azioni dei popoli e dei Governi, dei partiti e dei ministri nel seno della storia. Ma ciò non ci toglie all'obbligo di ascoltare l'opinione pubblica sotto qualunque forma si manifesti, onde essere all'unisono colla coscienza nazionale.

Sicchè mi rivolgo al signor presidente del Consiglio e gli chieggo, se intende curare la piaga sociale del brigantaggio coll'unico mezzo della repressione. I rimedi miei sono ben diversi; sono i seguenti:

Noi dobbiamo combattere il malessere delle nostre popolazioni:

1° Con una radicale riforma della legge comunale;

2° Con una riforma dell'amministrazione provinciale;

3° Colla trasformazione morale dello stesso Parlamento (*Si ride*), e ciò può farsi con molta facilità perchè abbiamo progetti di legge già presentati che possono condurre a tanto rinnovamento.

Noi dobbiamo dotare il popolo di una buona legge di libertà comunale, ed esprimendo esattamente il mio concetto, di *autonomia economica*. Voi non ignorate che si discute negli uffici un progetto di legge sulla riscossione obbligatoria poi municipi di tutte le spese indirette in pro dello Stato. V'è del buono in siffatto progetto, perchè è principio che solo il municipio possa accertare bene l'imponibile, ordinare e conservare i catasti, ed essere il migliore esattore per lo Stato.

Fin qui sono perfettamente d'accordo col Ministero proponente. Ma, o signori, mancano al progetto due condizioni senza le quali questa legge che potrebbe essere una legge essenzialmente organica e riparatrice, finirebbe col dare l'ultimo colpo al paese e gettarlo in servaggio ed anarchia.

Le due condizioni che mancano sono le seguenti: primo, che i sindaci sieno eletti liberamente a suffragio popolare; secondo che l'asse civico, apprezzato nella pienezza del suo valore, sia comparato al valore dell'asse regionale, e, dedottane quindi da un Consiglio superiore di statistica economica il *quanto annuale* che i comuni e la regione possono pagare allo Stato.

Ammessa la libera elezione dei sindaci e l'autonomia economica di ogni municipio, bisogna procedere oltre onde la misura non diventi pericolosa; bisogna spingersi ad una seconda riforma, che valga ad ordinare e rendere utile la prima. La Camera può ottenere subito questo bene decidendosi a completare e, fino ad un certo punto, invertire il piano del riordinamento dell'amministrazione provinciale proposto dal Ministero. (*Rumori*)

Un grande errore, a mio modo di vedere, entrò nella mente dei riformatori del nostro paese quando credettero che, spodestate le antiche capitali, il concetto della provincia dovesse restare inteso nel senso dei caduti Governi, e non già nel senso più vero dell'antica geografia italiana. Cito un esempio per rendere sensibile il mio concetto.

Sino a tanto che Napoli era la capitale delle provincie della bassa Italia, comprendo bene perchè venisse sempre rispettata la circoscrizione provinciale che rispondeva al piano di centralizzazione fissato da Carlo d'Angiò, e dai suoi successori mantenuto. Ma dopo che Garibaldi ebbe disfatta politica-

mente la capitale del Mezzogiorno, quale doveva essere il primo concetto amministrativo del nostro Governo? Evidentemente quello derivante dalla verità che la bassa Italia, sottratta alla centralizzazione Angioina, non avrebbe potuto essere bene amministrata che da un altro centro, da un centro migliore o superiore al napoletano.

Mi direte forse che quest'altro centro era Torino. Ebbene, io risponderò che a Torino il Parlamento fece una eccezionale proclamazione: dichiarò che Roma doveva essere la vera capitale d'Italia. Se questa proclamazione non fu bugiarda, quale impegno doveva essere assunto in prima linea dal Governo se non quello di organizzare il sistema politico, economico o ferroviario del regno in modo da preordinare con ogni mezzo e al più presto possibile il raggiungimento del grandioso scopo? (*Bisbiglio*)

Presidente. Perdoni, onorevole Del Zio, mi pare che ella entra in un campo troppo vasto.

Del Zio. Ringrazio l'onorevole presidente della benevola avvertenza che ha voluto farmi, e gli prometto di ricambiarlo con altrettanta gentilezza. Debbo però con franchezza dirgli che non credo di essermi scostato dall'argomento quando, parlando della piaga del brigantaggio, ho esposto quali fossero, a mio modo di vedere, i rimedi.

Ho detto che questi rimedi sono tre: riforma della legge comunale, riforma della legge provinciale e riforma, come fra poco dirò, della situazione morale del Parlamento.

Ora m'intrattengo sul secondo punto.

Il concetto, io diceva, che oggidì ci formiamo dell'amministrazione provinciale, ci induce a grande errore, perchè ci ostiniamo a mantenere circoscrizioni rese inutili o dannose, dopo che furono politicamente esautorate le antiche capitali e che altro è il centro stabilito all'assetto della nazione.

Voglio addurre un altro esempio, ed è l'onorevole presidente Menabrea che me lo richiama alla mente.

Ricorderà che quando prese parte in Torino al Governo, si trattò nuovamente dell'ordinamento delle ferrovie meridionali. Si ideava il piano sulla base degli studi anteriormente pubblicati dall'onorevole Devincenzi o dalla Commissione napoletana nominata nell'anno 1860.

Volevasi stabilire il vero sistema ferroviario, che doveva estendersi in quelle provincie, e fissare principalmente le grandi linee fra le valli del Sele e dell'Ofanto.

Ora io domando: le linee che vennero approvate sono veramente quelle che avrebbero dovuto approvarsi, posta la proclamazione di Roma capitale? Roma esigeva il piano dell'antica geografia, o chiedeva linee da Benevento a Venosa, e da Venosa a Taranto. Si decretò in fretta, e seguendo non già l'interesse delle terre, ma il lido del mare, una gran linea ferroviaria dal Tronto a Bari.

Evidentemente non era questo il tracciato cui si avrebbe dovuto dare la priorità di costruzione nel tempo.

Tanto è vero poi che l'incompiuto concetto dell'amministrazione provinciale falsa l'ordine dei lavori, che la forza delle cose avendo pure condotta la ferrovia da Benevento a Bovino e da Bovino per Foggia a Candela, la Basilicata orientale, che si collega al sistema amministrativo delle Puglie e di Bari, non ha potuto ottenere dieci chilometri di strada di ferro!

Questi dieci chilometri intanto, facilissimi perchè in piano, l'avrebbero già da buon tempo congiunta ai centri simpatici della Capitanata.

Ecco dunque che vi ho provato col fatto quanto sia grande il bisogno di riordinare l'amministrazione generale delle provincie e fissare circoscrizioni migliori.

L'ultima riforma, o signori, che proporrei e che probabilmente non sarà bene accetta, riguarda noi stessi. E chiamo principalmente su questo punto l'attenzione dell'onorevole presidente del Consiglio.

In questa Camera, o signori, un'ottima idea non ottenne buona fortuna, ed essa intanto è tale, in mia sentenza, che potrebbe generare la salute del paese. Voglio dire che non si discusse la proposta del Congresso. Tale proposta non deve essere intesa *prussianamente* o *francesamente*, ma invece con uno spirito tutto italiano, tutto romano, e, per di più, e come una condizione indispensabile, non in senso di opposizione al Parlamento, ma in senso di armonia con esso.

Sarei stato lietissimo di veder fatta nostra quella proposta. Vengano, o signori, vengano pure a sedere in Parlamento i legati delle nazioni! (*Mormorio*) Vengano a discutere con noi, non le questioni di diritto interno, ma di diritto pubblico, cioè di diritto italico-cristiano! Benefizi grandissimi ne otterremmo. Oltre a risolvere pacificamente le questioni d'ordine sociale, avremmo per conseguenza la riforma morale di noi medesimi, e per aggiunta quella del Ministero. Ne verrebbe un Ministero che ci sottrarrebbe all'assoluta indeclinabile necessità di Tizio e di Caio. Sarebbe un Ministero composto di capi, che già furono ministri, o che sono capi di partiti; un Ministero di conciliazione, che nella situazione attuale renderebbe immensi servizi alla patria nostra.

Nè si dica, o signori, come spesso ho udito ripetere, che il Congresso è stato accettato dal Pontefice, e che ciò basti per obbligarci a respingerlo come cosa contraria alla libertà italiana. No, o signori, non è in questo senso che noi dobbiamo intendere sì razionale proposta.

Mi permetterò su tal riguardo, e per vincere i pregiudizii, di leggere una pagina di uno scrittore francese, amico dell'onorevole Ricasoli ed amico mio, il quale ha spiegato che cosa sia veramente l'accettazione del Congresso per parte del Pontefice.

Questo scrittore è il signor De Strada, che nel suo libro, *L'Europe sauvée et la fédération*, toglie ogni dubbio in proposito. (*Mormorio*)

Presidente. (*Interrompendo*) Ma la prego un'altra volta a restringersi...

Del Zio. Perdoni; ho precisamente terminato: non faccio che leggere questo brano come mia conclusione. È mia fede, come ho già detto, che la

vera riforma per ottenerne la cessazione del brigantaggio non trova origine nella repressione, nel ferro e nel fuoco. Questi mezzi dobbiamo abbandonarli a quelli che lo combatteranno sulla frontiera pontificia. Il brigantaggio che l'onorevole ministro dell'interno e la Camera vogliono vedere distrutto chiede libertà comunali, ordine provinciale, Roma capitale; chiede che i legati dell'Europa siano invitati e vengano a discentere in mezzo a noi e con noi. (*Risa prolungata*) Mi lascino dunque leggere.

Sarà una stranezza! Ma, di grazia, non siete voi la democrazia italiana? Compatite dunque! Si sono udite tante stranezze! S'oda quest'altra!

Ecco come si esprime il signor De Strada:

« Si riunisce un Congresso per regolare la questione romana. Il Papa ha accettato senza esitare la conferenza.

« Ora, che cosa è il papato politicamente? Il segno dell'unità teocratica dell'Europa. Che cosa è il Congresso? Il segno dell'unità laica e libera dell'Europa. Che cosa è il Governo temporale del Papa? La funzione del segno dell'unità teocratica dell'Europa. Sono i tre termini. »

Notate ora la conseguenza.

« Mirate (continua l'autore) quest'istituzione, che fu sì terribile, che fu tanto implacabile in altri tempi! Comparisce volontariamente innanzi alla unità europea riunita in Congresso, essa che trascinava, non a sé innanzi, ma sotto ai suoi piedi, i re e le nazioni! Il papato, segno di unità teocratica, ha riconosciuto, colla sua accettazione, il Congresso come segno dell'unità dell'Europa liberale.

« Ora, o il papato ha rinunziato ad essere segno dell'unità teocratica, o spera che il Congresso, segno dell'unità libera dell'Europa politica, voglia abdicare nelle sue mani i diritti dell'Europa. (*Rumori d'impazienza*)

« Eccoli faccia a faccia. Il papato e il Congresso sono i veri nemici politici e sociali dei tempi moderni. L'Italia in questo non vi entra per niente. »

Le conclusioni dell'autore certamente non concordano colle mie, come non concorderanno colle vostre, perchè l'autore dice che l'Italia non abbia nulla a fare e vedere nel Congresso. Questo è errore, è segno d'ingusto egoismo francese. L'Italia è la pietra di volta di tutto, precisamente perchè ha distinto, e riunisce le istituzioni millenarie del pontificato e dell'impero.

L'Italia è tale, che essa sola può con una terza unità dare la soluzione del problema sociale.

Conforme a ciò io propongo, o signori, un ordine del giorno che leggerò:

« La Camera, preoccupata d'impedire l'aumento del malessere nel Mezzogiorno d'Italia e di spgnere il germe di una nuova forma di brigantaggio, invita il Ministero:

« 1° A completare la legge della riscossione obbligatoria delle tasse col principio della libera elezione dei sindaci e dell'autonomia economica dei municipi;

« 2° A riformare l'ordinamento provinciale secondo il senso delle regioni;

« 3° Ed a presentare un *memorandum* a tutti gli Stati di Europa, con cui si

invitino a spedire i loro legati nel Parlamento italiano (*ilarità rumorosa a destra — Risa a sinistra*) per discutere le quistioni di diritto pubblico e compiere pacificamente il moto su Roma, e passa all'ordine del giorno. »

Presentato il mio ordine del giorno, non resterebbe, o signori, che a sottoporvi un'ultima considerazione, colla quale amerò di conchiudere il mio discorso.

Essa si è, e mi piace ripeterlo, che il Parlamento italiano, solo il Parlamento italiano, circondato dal prestigio della ispirazione popolare, può ancora ben servire, come ha già servito, il paese, nell'ultimo e più difficile stadio che deve percorrere la nostra rivoluzione. Fuori di ciò, io non vedo che disastri, che repressioni militari e governative, e ricaduta della nazione nell'era tragica delle sette e dell'anarchia del medio evo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corte.

Corte. Io sono lieto di dover dichiarare che le conclusioni a cui è venuto l'onorevole conte Menabrea, mi hanno veramente soddisfatto. Io ho sentito per la prima volta dal banco del Ministero, daccchè si parla in questo Parlamento della questione del brigantaggio, confessare che i mezzi di repressione soli non bastano, che è necessario proporre dei rimedi sociali.

Io credo che la questione del brigantaggio non sia mai stata e sia tanto meno adesso una questione puramente politica. Le lotte di quella natura, quando sono veramente lotte politiche, hanno dei capi politici. Io non voglio fare al brigantaggio delle provincie meridionali l'onore di paragonarlo alla Vandea. Non ho visto là nessun La Roche-Jacquelin, nessun Charrette; ho visto dei ladri più o meno signorilmente vestiti. (*Si ride*) Io credo che la questione del brigantaggio più che altro sia questione sociale. Io sento però la gravità della condizione nella quale si trovano i ministri della Corona.

I mezzi sociali, noi tutti lo sappiamo, sono di lenta applicazione. Per conseguenza non si può ammettere che intanto il Governo lasci quelle provincie in balia ai briganti, per pensare ai modi di mettere socialmente riparo al brigantaggio. Le misure repressive sono una necessità pel momento.

Io confido pienamente in quei provvedimenti di questo genere che il Governo sarà per adottare. Io so che quelli repressivi danno luogo a qualche eccesso. Devo però dichiarare che credo che nessun esercito, forse, ne abbia commessi meno di quelli che ha commesso l'esercito italiano. In questa specie di repressione, quasi tutti gli eserciti del mondo son caduti in eccessi.

Ricordiamoci che le truppe repubblicane mandate in Vandea commissero eccessi tali, che il generale Hoche dovette quasi esprimere il suo rammarico, e concluderà una celebre sua lettera dicendo: *Après tout, les soldats ne sont pas des philosophes; s'ils l'étaient, ils ne se battraient pas.*

Ora rimane la seconda parte.

L'onorevole generale Menabrea ci ha parlato di leggi sociali, ed io desidero di esprimere qualche mia idea sulla portata che, io credo, queste leggi speciali debbano avere nelle provincie meridionali.

Per me la questione del brigantaggio è una questione di proletariato. In

un paese come quello, dove la miseria opprime i nove decimi della popolazione, è naturale che vi sia il brigantaggio. Mi stupirebbe che non ci fosse. Mi ricorre qui alla memoria un proverbio inglese giustissimo: *cheap bread, cheap police*, che vuol dire: pane a buon mercato, polizia a buon mercato, cioè, che in un paese dove c'è benessere non occorrono mezzi di repressione. Il paese che sta bene non commette, generalmente, delitti.

Io ho visto coi miei occhi nelle provincie calabresi il panno che mangiano quei contadini. Era l'epoca della spedizione di Aspromonte. Io non aveva mangiato da 36 ore, ed aveva tanta fame che divorava le patate crude, ma quel pane non ho potuto mangiarlo.

Bisogna poi riconoscere quest'altra cosa che non è un fenomeno nuovo, ed è che la repressione, per quanto sia stata arditamente condotta, e basti citare quella del generale Manhès, non ha mai potuto troncare il brigantaggio, perchè le sue basi stavano nella miseria della classe infima. Tutti gli scrittori d'economia politica i quali si sono occupati del brigantaggio delle provincie meridionali, il De Sismondi, Niebuhr, Stuart Mill, Arturo Young, tutti sono venuti nella stessa conclusione. Young afferma che bisogna ricondurre quella gente sul retto sentiero colla verga della proprietà. Il Niebuhr dice: *Pour détruire le brigandage dans les provinces napolitaines, il faudrait y créer des petits propriétaires.*

Credo che tutti ammettano in questa Assemblea l'assoluta necessità di creare quello che si chiama *il terzo stato* in quel paese, ma è precisamente su questo punto che occorrono le leggi eccezionali e sociali. Si sono presi i beni delle corporazioni religiose e si sono messi in vendita; taluno ha creduto che con questo si potesse cangiare la condizione sociale delle provincie meridionali; anch'io credo che sia questo un rimedio, ma è un rimedio talmente lento che lascia morire il malato prima di avere operato.

Anzi dirò che, coll'alienazione dei beni ecclesiastici, il *cafone* ci ha perduto, perchè, quand'erano posseduti dalle fraterie, qualche cosa egli ne prendeva sotto specie di elemosina; ora non prende più niente.

Quando si mette in vendita una possessione, come la foresta di Monticchio, la selva di Persano, o il bosco della Mainarda, sarebbe un'allucinazione il credere che i proletari le possano comprare: come volete che comperi una proprietà colui che ha fame?

Ma mi direte: la rivoluzione francese, operando irresistibile, per la sua forza di espansione, in Italia, ha pure creato, alienando quei beni, un enorme numero di proprietari. Ciò è vero, ma conviene avvertire che allora si comperavano quei beni cogli *assegnati* che non valevano guari più di un pugno di carta; ma nelle condizioni attuali il consigliare a un *cafone* di farsi avanti, di comprare un podere posto in vendita e divenire proprietario, è un'amara irrisione! Per cui tutti questi beni di manomorta passeranno nelle classi già possidenti, e così crescerà l'odio che esiste tra *cafoni* e *galantuomini*.

Signori, io ho voluto pronunciare queste due parole, perchè in queste due parole c'è una parte del segreto delle provincie meridionali.

Il *cafone*, cresciuto nelle condizioni in cui è attualmente, comprendo come possa essere poco simpatico al possidente; pure (mi rincresco di dirlo, ma sono avvezzo a non tacere le cose come le penso) spesso volte, conversando con uomini notevoli che appartengono a quelle provincie, e che seggono da ambedue i lati di questa Camera, anche in quelli che mi parlavano con benevolenza dei *cafoni*, io ebbi a riscontrare quella tal cosa, che non saprei definire, che voi trovate in un americano del Nord, il quale fa la guerra per togliere la schiavitù, ma non potrà viaggiare in un vagone di strada ferrata a fianco di un negro. (*Movimenti diversi*)

Di San Donato. Domando la parola.

Corte. Questa è la questione vitale; manca la borghesia, manca il terzo stato. Bisogna crearlo; e come? Questi beni delle corporazioni religiose che, come ho già detto alla Camera, venduti così come si vendono, non bastano a creare questa nuova classe sociale, dovranno essere regolati? Se la finanza italiana si fosse trovata in una condizione meno cattiva, e che si fosse potuto fare una distribuzione di questi beni per creare in quelle provincie una quantità di piccoli proprietari, anche economicamente sarebbe stato un guadagno per il paese. Ma ci sono ancora degli altri beni. Ci sono i beni dei comuni, poi quali, per esempio, potrebbe applicarsi l'articolo 113 della legge comunale e provinciale, la quale dà facoltà di poter vendere i beni incolti appartenenti ai comuni. Se questi beni lasciati incolti e tenuti assolutamente per pascolo, fossero sotto certe date condizioni distribuiti, questo mi parrebbe opportunissimo provvedimento. (*Movimenti*) Queste leggi di espropriazione, di distribuzione di beni fatte dal Governo, sono, è vero, radicali; ma quando si fanno leggi come era quella Pica, come sono tutte le leggi eccezionali, le quali concedono al Governo larghissime facoltà, allorché si tratta di disporre della vita d'individui, io credo si possa usare un'identica stregua quando non si tratta che di disporre di un poco di terra.

Conchiudo dicendo che ho sentito con gran piacere il generale Menabrea dichiarare che egli intendeva di proporre delle doppie misure: misure militari repressive, per impedire che il brigantaggio diventasse più forte, ed inoltre (e ciò è quello che mi rende più lieto) delle misure legislative sociali, con le quali si cercasse, non solamente di provvedere all'effetto, ma anche di correggere le cause. Ed io spero che l'onorevole presidente del Consiglio vorrà accogliere benignamente le parole da me pronunziate, parole dettate da una profonda convinzione, e che mi sembrano indicare uno dei mezzi per sortire da quella intricatissima questione che è il brigantaggio in Italia.

Massari Giuseppe. Domando la parola per una mozione d'ordine.

Presidente del Consiglio. Domando la parola per un fatto personale.

Presidente. Parli l'onorevole presidente del Consiglio.

Presidente del Consiglio. Io non voglio entrare nella questione gravissima del brigantaggio sollevata in questa Camera, e che venne svolta con profonde considerazioni dall'onorevole deputato Corte.

Soltanto io tengo a rettificare il senso dell'espressione da me usata, quando

ho accolto l'ordine del giorno che fu proposto dalla Commissione delle petizioni.

Io ho detto che il male del brigantaggio non doveva solamente attribuirsi a cause politiche, ma che aveva la sua origine in *cause sociali* che importa essenzialmente di correggere; che io sperava coll'esercizio delle nostre istituzioni vedere spuntare il giorno in cui quel male sarebbe sparito.

Quanto poi alle leggi che bisognerebbe proporre, io non ne ho parlato, perchè la questione è talmente grave ed importante per l'ordine sociale, che non potrei annunziare delle leggi a questo riguardo prima che la questione sia stata profondamente meditata.

Ma però, senza volere entrare nelle cose dette dall'onorevole Corte, io riconosco anche che in gran parte il male del brigantaggio deve attribuirsi alla relazione che in alcune provincie meridionali sta tra il colono che lavora la terra ed il proprietario che ne è al possesso. (Bene! a sinistra)

Morelli Donato. Domando la parola.

Presidente del Consiglio. Io credo che quando collo sviluppo della civilizzazione, collo sviluppo dei mezzi di lavoro, che debbono necessariamente essere il risultato delle libere istituzioni del nostro paese, si accresceranno i salari, e in conseguenza quelle popolazioni che sono attualmente nella miseria, potranno raggiungere il benessere con un onesto lavoro; quando quel giorno verrà, il brigantaggio dovrà, se non cessare, grandemente diminuire.

Io citerò un fatto molto singolare accaduto quando aveva l'onore di essere ministro dei lavori pubblici.

Si riconobbe la necessità di costruire delle strade nella parte dello Pnglio che si chiama il Gargano.

Allora quella regione era infestata dai briganti, e per poter eseguire una comunicazione che era importantissima onde arrivare al centro del brigantaggio, si pensò di mandare due battaglioni del genio per aprire la strada. Nei primi tempi quei soldati si misero al lavoro, ed erano obbligati a portar seco loro la carabina, onde difendersi dagli attacchi cui erano esposti; diffatti avemmo in allora la disgrazia di perdere un distintissimo ufficiale.

Dopo qualche tempo, siccome i nostri soldati non bastavano per eseguire i lavori, furono chiamati i così detti *cafoni* a prendervi parte. Ebbene, d'allora in poi osservossi questo fenomeno: alcuni di questi cafoni, i quali avevano esercitata la professione di brigante (perchè essi la considerano come una professione) essendo venuti a lavorare, e guadagnando molto di più di quello che ritraessero dalla miserabile vita del brigante, questi cafoni, dico, erano sempre i primi ad avvertire i nostri soldati degli attacchi cui erano esposti, ed anche i primi a difendersi contro i loro antichi compagni. (*Sensazione*) Ciò vuol dire che, migliorando la condizione di quella gente, si vorrà a diminuire il brigantaggio. (Bene! a sinistra)

Ricciardi. Cessata la causa, sarà cessato l'effetto.

Presidente del Consiglio. Bisogna dire però che tutto non si deve aspettare dal Governo; è necessario che gl'interessati prestino a questo il loro con-

corso. E qui osservo che, se il brigante è colpevole, io ritengo molto più colpevoli i manutengoli. Ricordo un processo famoso fatto a manutengoli che in buona parte non appartenevano alla classe inferiore della società, ma a classi assai elevate. Ciò prova che il male è profondo assai, e bisogna distruggerlo nella sua radice, vale a dire nei manutengoli. (*Segni di assenso*)

Mi limito a queste considerazioni, poichè non voglio addentrarmi di più in una questione che meriterebbe certamente uno sviluppo assai più grande di quello che ora possa attendersene.

Presidente. Spetta la parola all'onorevole Massari.

Massari Giuseppe. Vorrei fare osservare, sotto forma di mozione d'ordine, che realmente questa discussione prende delle proporzioni le quali non erano nell'intendimento nostro, quando unanimi consentimmo che la relazione sulla petizione dei sindaci di Molise e di Terra di Lavoro fosse posta all'ordine del giorno.

Veggio che tutti siamo d'accordo che la Commissione ha proposta una conclusione la quale è accettata dal Ministero; non vedrei quindi per quali ragioni questa discussione avesse a continuare. È evidente che, siccome molti oratori hanno creduto di dover esprimere le loro idee su questo doloroso tema del brigantaggio, non si potrebbe, senza mancare alla giustizia, impedire che altri oratori esprimano le loro idee, le quali potrebbero o consentire o diffidare da quelle che sono state espresse. Io, per esempio, da parte mia avrei da fare molte riserve su ciò che ha detto, non è guari, l'onorevole deputato Corte; io vorrei ricordare i lavori molto accurati e molto precisi che fece la Commissione d'inchiesta sul brigantaggio, della quale ebbi l'onore di essere relatore, e della quale ho inteso con piacere ripetere tanti concetti e da quei banchi di sinistra e dal banco dove siede l'onorevole generale Menabrea.

Per conseguenza io prego la Camera di voler chiudere questa discussione, la quale potrebbe in certo modo servire di risposta a quello che diceva ieri l'onorevole Ferrari, il quale ci accusava di non avere fatto niente di buono dacchè l'unità italiana esiste, di non aver dato nemmeno un'accademia: oggi daremmo un'accademia sul brigantaggio. (*ilarità*)

Io prego quindi la Camera a voler pronunziare la chiusura di questa discussione.

Voci. Ai voti!

Presidente. Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

Chidichimo. Domando la parola contro la chiusura.

Pancili. Domando la parola per una mozione d'ordine.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chidichimo contro la chiusura.

Chidichimo. Io prego la Camera di non passare alla chiusura della discussione.

Noi ci siamo occupati di una petizione che riguarda il brigantaggio, e forse, come osservava qualche onorevole deputato, siamo divagati in tali

considerazioni che abbiamo parlato di tutt'altro che del brigantaggio in particolare.

Io proporrei quindi che si lasciasse libera la parola a ciascun deputato, acciocchè ognuno potesse dire la propria opinione, e proporre quei mezzi che crede più adatti alla repressione del brigantaggio anche per pochi minuti, perchè io credo che in questo breve tempo si potrebbero pur dire delle cose concrete. Del resto lascio alla Camera il giudicare.

Io pregherei poi l'onorevole presidente del Consiglio di voler accogliere una mia raccomandazione, per prendere qualche provvedimento per la provincia di Calabria Citeriore, per la quale mi riserverei di parlare brevemente ove giungesse il mio turno d'iscrizione.

Presidente. Metto a partito la chiusura della discussione.

(Non è approvata.)

Ora la parola spetta all'onorevole Morelli Salvatore.

Morelli Salvatore. Prima che la petizione dei 37 sindaci di Terra di Lavoro fosse arrivata in Parlamento, patrioti distinti del collegio di Sessa Aurunca, che ho l'onore di rappresentare, m'impegnavano di chiedere urgentemente al Governo mezzi di repressione contro il brigantaggio ridestatosi in modo spaventevole.

Io, di conserva agli onorevoli colleghi Palasciano, Pelagalli e Zarone, penetrato della infelice situazione di quegli abitanti, che sono aggrediti, derubati ed uccisi impunemente nelle case, nei templi, nelle città, nelle campagne, ci rivolgemmo al prefetto ed al ministro dell'interno, e dalla stessa sua bocca avete udito oggi come ha già provveduto, inviandovi la forza desiderata. Con questa sarà soddisfatta una delle tre cose domandate nella petizione. Credo però che il Governo abbia anche l'obbligo di soddisfare le due altre, perchè, se come suol dirsi, il primo medico è l'ammalato, ninno meglio di coloro che soffrono la piaga del brigantaggio sa divisare l'opportunità e l'efficacia dei mezzi a combatterlo.

Non già che con la forza si possa veramente estirpare; in ciò sono d'accordo con l'onorevole Corte.

Con la forza, o signori, potrà distruggersi il fenomeno non la causa che lo produce, il brigante non il brigantaggio, e la storia è lì per affermarvelo.

È da secoli che le provincie meridionali soffrono il brigantaggio, e da secoli con la forza non si è potuto sradicare. Dunque bisogna vedere d'onde esso provenga per adeguarvi il rimedio.

Il feudalismo abolito in diritto e mantenuto in fatto, che congloba la proprietà nelle mani di pochi, ed una immensa massa di proletari infatunata dai pregiudizi che le fanno attendere la manna dal cielo, priva d'ogni lume di sapere, mal vestita, mal nutrita, ospitata in tane da belve, senza sicurezza di lavoro o con salari incorrispondenti al prodotto che ne usufruiscono privilegiati monopolisti, ecco la prima genesi del brigantaggio.

Esso, sotto questo punto di vista, può dirsi la voce brutale dell'istinto che si ribella alla sistematica violazione del diritto umano.

A questo disquilibrio sociale devesi aggiungere la tradizione del cardinale Ruffo, il quale, per insediare il Borbone sul trono di Napoli, diede alle bande dei briganti che lo seguivano, la licenza di mettere a ruba ed a fuoco i paesi che attraversavano.

(Conversazioni.)

Sicchè lo Stato e la Chiesa, che col privilegio avevano ridotte quelle masse alla disperazione, alla loro volta se ne servirono per ispogliare i loro nemici.

Presidente. Prego di far silenzio.

Di San Donato. Domando la parola per una mozione d'ordine.

Morelli Salvatore. Il Governo della monarchia elettiva, che assumeva il titolo di riparatore, con questo proposito avrebbe dovuto diminuire i privilegi, allargando la sfera dei proprietari con la divisione al proletariato agricolo dei beni demaniali e delle manimorte: avrebbe dovuto istruire e moralizzare questa classe infelice, facendole gustare, dopo tanta privazione, i benefici della giustizia distributiva; avrebbe dovuto in fine renderla attenta di particolare e pubblica prosperità, con le scuole, con le strade, con la bonifica delle terre improduttive, con gli istituti agricoli o con la libertà delle industrie e dei commerci.

Ma, sventuratamente il Governo riparatore non ha fatto che camminare per la stessa via di quello assoluto, peggiorandone i vizi; sicchè se oggi i pesi che si pagano allo Stato sono cresciuti di tre tanti, e la questione della vita è divenuta più cocente per lo sviluppo della miseria, qual meraviglia se i più audaci, per non morire di fame, si contentino morire di piombo?

Qual meraviglia se taluni spiriti insopportabili, urtati da qualche ingiustizia si sieno abbandonati alle violenze del brigantaggio come i ferocissimi La Gala?

Sì, signori, l'ingiustizia fece briganti i fratelli La Gala. Ecco come.

Questi spiavano nel carcere un residuo di pena. Commossi dal movimento del 1860, evasero, formarono una banda di 500 uomini e ponendola agli ordini della rivoluzione, scapparono il Governo pontificio in Benevento e resero all'Italia considerevoli servizi. Venuto il Governo della luogotenenza, chiesero al segretario di Stato del guardasigilli in Napoli che, in compenso dell'opera prestata, avesse fatto loro spiare la residuale pena, invece che nel carcere, sopra un'isola. Lo credereste? Quel segretario generale che in sulle prime confessava essere modestissima la domanda di quegli sciagurati, finì per neppure concedergliela. Laonde, indispettiti dall'ingustissimo atto, si diedero in campagna, e perpetrarono le ferocie inaudite che tutti sappiamo. (Rumori d'impazienza)

Da queste storiche affermazioni, che rimettono la responsabilità del malesere alle forme governative, si vede chiaro come siano stati ingiusti coloro i quali pel brigantaggio calunniarono l'indole delle provincie meridionali.

Presidente. Ha finito?

La Porta. Si restringa! La Camera si dilegua.

Voci a destra. Ai voti! ai voti!

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

Una voce a sinistra. Lasci stare!

Presidente. Cerchi di abbreviare.

Morelli Salvatore. Mi conceda la Camera ancora pochi minuti e finisco. Potrei aggiungere al già detto moltissimo altro, ma limito il mio discorso a quello che avviene oggi nella provincia di Terra di Lavoro.

Colà, o signori, non è solo la miseria che crea e spinge i briganti ad atti ferocissimi, ma vi è il soffio della reazione europea accampata in Roma.

Se è vero, come riferiscono i giornali, che vennero catturati due antiboini o zuavi, i quali mentivano la divisa di prete per lo scopo di eccitare gli abitanti allo smembramento dell'unità nazionale, io domanderei al signor ministro degli affari esteri: come, egli non chiede conto di queste insidie alla Francia, che copre della sua bandiera il Governo pontificio? O è amica o nemica la Francia all'Italia. Se amica, o perchè permettere queste ostilità all'ordine pubblico delle nostre provincie? Se è nemica, e allora si ritiri l'ambasciatore e ciascuno regolerà gli affari suoi uniformemente al bisogno. Ma io sono certo che il ministro, seguendo l'esempio degli antecessori, non ne farà nulla, come nulla sarà fatto per migliorare le condizioni del regno e guarire il paese dalla piaga del brigantaggio. La pervicacia con cui il Ministero insiste alla votazione della tassa ingiusta e impossibile sul macinato, me ne dà una prova ovidente.

(Conversazioni e segni d'impazienza.)

E, signori, il vizio di un sistema sbagliato che deve andare alle ultime conseguenze pratiche. Coloro che lo adottarono smentirono le promesse della libertà, e si trovarono fatalmente nel campo della forza.

Se questo però tormenta il popolo italiano, imponendogli dolori che avrebbesi potuto risparmiargli, non offenderà certamente la grande unità della patria.

Essa sta sopra al Governo, al Parlamento, ai partiti, a tutto; e, se qualche cosa dovrà perire nelle perturbazioni cui darà causa la catastrofe politica e sociale d'Europa, questa non sarà certo l'unità nazionale.

Voci. Ai voti! ai voti!

Di San Donato. Le modeste, pratiche conclusioni della Commissione delle petizioni per il brigantaggio mi pare che hanno dato argomento a discorsi che, lo confesso francamente, noi non ci aspettavamo.

Io comincerò col dire che la nostra Commissione, proponendo l'invio della petizione al presidente del Consiglio dei ministri, ha dato argomento all'onorevole Del Zio di domandare un Congresso europeo pel brigantaggio. *(ilarità)*

Del Zio. Domando la parola.

Di San Donato. Ora sento l'onorevole Corte parlare delle nostre provincie come della China, dove crede che bisognerebbe creare un terzo Stato che non esiste.

Corte. Domando la parola per un fatto personale.

Di San Donato. Ma, in nome di Dio, questo è disconoscere anche la

storia, la posizione, la vita dei nostri paesi; se c'è forse in Italia una provincia dove il terzo Stato signoreggia, è l'antico regno delle Due Sicilie.

Io prego l'onorevole presidente a voler invitare gli oratori che sono iscritti a dichiarare semplicemente se accettano o no la nostra proposizione. L'onorevole Chidichimo, per esempio, potrebbe dire se ha da aggiungere alonni ragguagli di fatto relativamente alle provincie calabresi, e l'onorevole Palasciano per ciò che riguarda il collegio elettorale di Cassino; poscia si potrebbe por fine ad una discussione che prende le proporzioni, come diceva l'onorevole Massari, di un'accademia.

Presidente. Io non posso prendere una deliberazione qualunque se non si fa una domanda di chiusura.

Or ora l'onorevole Massari fece questa domanda; messa ai voti, fu respinta dalla Camera. Dunque io non posso che lasciare luogo alla continuazione della discussione.

Torrigiani, relatore. Domando la parola per una mozione d'ordine.

Ferrari. Domando la parola per una mozione d'ordine.

Presidente. Per una mozione d'ordine spetta la parola all'onorevole relatore.

Torrigiani, relatore. Alla mozione d'ordine mossa dall'onorevole San Donato non ho che da aggiungere una semplice osservazione. Qualora questa sera non si prendesse una decisione, siccome le adunanze della Camera per riferimento di petizioni non si tengono che saltuariamente, ed a tempi un po' lontani, verrebbe a mancare lo scopo principale per cui oggi ci siamo riuniti, cioè di dare evasione a quella che stiamo esaminando, e che è del più grande interesse. Certamente l'ora tarda, e il vedere molti deputati iscritti mi fanno dubitare che fin da stasera si possa procedere ad una conclusione, quando la Camera non accetti la mozione proposta dall'onorevole San Donato.

Presidente. Essendo nuovamente proposta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

Ferrari. Domando la parola contro la chiusura.

Presidente. Ha la parola.

Ferrari. Io voglio solo proporre che sia data facoltà di parlare a quelli tra i nostri colleghi i quali avessero realmente dei fatti da rivelare.

Presidente. Ma non è possibile sapere quali dei deputati si trovino in tal condizione.

Ferrari. Se nessuno domanda la parola, si potrà chiudere la discussione.

Marincola. La domando io.

Ferrari. L'onorevole Palasciano, per esempio...

Voci. Ai voti!

Presidente. Se si deve continuare la discussione, darò la parola agli oratori iscritti.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. Pongo ai voti la chinsura.

(Segue la prima alzata.)

La Porta. La controprova!

(Fatta la controprova, la discussione è dichiarata chiusa.)

Corte. Ho domandato la parola per nn fatto personale.

Presidente. La parola spetta all'onorevole Corte per un fatto personale:

Corte. Sento il dovere di osservare all'onorevole Di San Donato una cosa sola, ed è questa, che non è mio uso di parlare delle cose che non conosco, e che anche se parlassi della China, non ne parlerei che dopo averla studiata. Credo poi che i forestieri conoscano molto meglio la China di quello che la conoscano i Chinesi.

Di San Donato. Io lascio giudice la Camera della convenienza della risposta dell'onorevole deputato Corte. Di più non dico a proposito dei Chinesi. Potrei solo aggiungere che, se l'onorevole deputato Corte ha studiata la China per parlarne, ignora assolutamente la storia civile delle Due Sicilie.

Corte. Domando la parola per un fatto personale.

Morelli Donato. Ho chiesto la parola per un fatto personale.

Presidente. Spieghi il suo fatto personale.

Morelli Donato. L'onorevole presidente vuole che io indichi il fatto personale.

L'onorevole Corte parlando dei rapporti che passano tra la classe dei proprietari o la classe dei contadini nelle provincie meridionali, ha mostrato chiaramente di non avere portato molto accuratamente i suoi studi su quei rapporti, oppure di avere avuto la sventura di capitare a viaggiare con della gente che costituiscono un'eccezione in mezzo alla classe dei proprietari di quelle provincie..

Presidente. Perdoni, questo non è fatto personale.

Morelli Donato. Perdoni, aggiungo una sola frase.

Io posso assicurare la Camera che le relazioni che passano tra i proprietari dell'Italia meridionale e i contadini sono molto lontane da quelle descritte dall'onorevole Corte o da chi ha avuto il torto di descrivergliene tali, quali sono state da lui esposte qui dentro.

Presidente. Basta così. Non posso lasciarla continuare.

Morelli Donato. Posso assicurare la Camera che se l'onorevole Corte che siede agli estremi banchi della sinistra, e l'onorevole mio amico Bonfadini, a modo di dire, che siede come me sui banchi dell'estrema destra... (Ah! ah! a sinistra) Sì, signori, all'estrema destra... (*Nuova ilarità a sinistra*) se venissero nella casa di nn proprietario dell'Italia meridionale, avrebbero entrambi bisogno di essere annunziati per essere ricevuti; invece i nostri contadini entrano senza bisogno alcuno di tale formalità e vengono a visitarci anche entro la camera da letto (*Movimenti*), perchè i rapporti che passano fra noi ed essi sono pieni di benevolenza e di confidenza reciproca.

Presidente. L'onorevole Corte ha la parola per un fatto personale.

Corte. L'onorevole Di San Donato ha voluto darmi una lezione di convenienza che io non accetto. Io credo che si abbia il diritto, quando si siede in questo Parlamento, di parlare indistintamente di tutte le provincie che formano l'Italia.

Del resto questa è una questione di fatto. Se l'onorevole Di San Donato studiasse le statistiche del regno d'Italia e confrontasse il numero di ettari e il numero di proprietari dell'Italia del sud, col numero dei proprietari e il numero di ettari dell'Italia del nord, egli si convincerebbe della verità di quanto ho detto.

Presidente. Siamo in presenza di due ordini del giorno, l'uno proposto dalla Commissione e l'altro proposto dall'onorevole Del Zio. Mi spiace di non poter mettere ai voti l'ordine del giorno dell'onorevole Del Zio, perchè è contrario allo Statuto. Una parte del suddetto ordine del giorno consiste nella proposta di presentare un invito a tutti gli Stati d'Europa perchè mandino il loro delegato qui in Parlamento a discutere le questioni di diritto pubblico e compiere pacificamente il voto per Roma. Ma, quando la Camera avesse invitato codesti rappresentanti delle altre nazioni a venire nel Parlamento italiano, l'articolo 59 dello Statuto chiuderebbe loro la porta in faccia (*Si ride*), giacchè in esso sta scritto così:

« Le Camere non possono ricevere alcuna deputazione, nè sentire altri fuori dei propri membri, dei ministri e dei commissari del Governo. »

Del Zio. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola per una dichiarazione.

Del Zio. Io credo di aver anticipatamente dichiarato alla Camera che, quanto all'ultima parte delle riforme che proponeva per curare la piaga del brigantaggio, io non contava molto sull'assenso di lei. Ma quest'oggi io ho creduto non solo di parlare come deputato, ma di fare la mia professione di fede sociale, come semplice cittadino. (*Conversazioni e rumori*)

Nè vi sorprenda questo, o signori. Lo stesso presidente del Consiglio è venuto a dire che il brigantaggio è una piaga sociale. Io comprendo benissimo che nel nostro regolamento, il quale si riferisce semplicemente alle cose interne, la mia proposta non possa trovar luogo; ma quando si dichiara da tutte le parti che l'argomento oltrepassa il diritto astratto, io dico che la questione sociale non significa solamente questione d'ordine domestico o cittadino, ma significa questione di principii che voi stessi confessate derivare da più alta sorgente.

Detto questo, come una semplice dichiarazione, io credo d'aver compiuto il mio dovere, e prego il presidente di cancellare la terza parte del mio ordine del giorno.

Presidente. Ora annunzio alla Camera che l'onorevole Fanelli avrebbe presentato anch'esso un ordine del giorno.

Però, siccome quest'ordine del giorno è stato presentato dopo chiusa la discussione generale, così credo di non poterne nemmeno dare lettura.

Fanelli. Domando la parola.

Io era iscritto fra gli oratori che dovevano parlare su questa questione, e veniva immediatamente dopo l'onorevole Morelli Salvatore.

Chiusa improvvisamente la discussione, io ho tosto presentato il mio ordine del giorno nel modo il più sollecito che mi fosse possibile.

Io credo che questo rigore, che vuole nsare il presidente, non corrisponda agli usi ed alle consuetudini.

Presidente. La prego di ritenere il contrario.

Io non faccio altro che mantenere l'uso del Parlamento e stare alle prescrizioni del regolamento, che io debbo far rispettare.

Il suo ordine del giorno fu presentato dopo che la discussione fu chiusa, e dovendosi adoperare la stessa misura per tutti i casi, quando la Camera non decida in altro senso, il presidente, quale custode della esecuzione del regolamento, non può comportarsi diversamente.

Siamo dunque in presenza di due ordini del giorno; il più lato è quello della Commissione, di cui do lettura:

« La Camera, lamentando i fatti luttuosi che per lo infierire del brigantaggio, più specialmente nelle provincie di Terra di Lavoro e di Molise si compiono, invia al Ministero la petizione ad essa indirizzata, colla quale 37 comuni rappresentano al vivo, nelle cagioni e negli effetti, quei fatti medesimi, affinchè adoperei tutti i mezzi che sono in poter suo per farli prontamente cessare. »

Ministro per l'interno. Dichiaro nuovamente che il Ministero accetta quest'ordine del giorno.

Del Zio. Domanderei al signor relatore se accetta determinatamente quella parte del mio ordine del giorno.

Presidente. Darò lettura della parte conservata dell'ordine del giorno del deputato Del Zio:

« La Camera, preoccupata d'impedire l'aumento del malessere nel Mezzogiorno d'Italia e di spegnere il germe di una nuova forma di brigantaggio, invita il Ministero:

« 1° A completare la legge della riscossione obbligatoria delle tasse col principio della libera elezione dei sindaci e dell'autonomia economica dei municipi;

« 2° A riformare l'ordinamento provinciale secondo il senso delle regioni. »
(*Rumori*)

Rattazzi. Domando la parola per una mozione d'ordine.

Torrigiani, relatore. Io soggiungo all'onorevole Del Zio che mi sono fatto lecito d'interrogare altri miei colleghi della Commissione, e mi dino dovergli dire che la Commissione non può accettare il suo ordine del giorno.

Presidente. Parli l'onorevole Rattazzi.

Rattazzi. Vorrei avvertire la Camera che noi dobbiamo deliberare intorno a una petizione, non intorno a una discussione generale, dove si pos-

sono fare tutte le proposte che si vuole. Intorno alle petizioni, credo dover rammentare alla Camera come non si possa adottare che o l'ordine del giorno puro o semplice, o l'invio al Ministero, o la trasmissione agli archivi; ma non può mai essere questione di mettere in votazione nessun ordine del giorno che non abbia uno di questi oggetti.

Ora, l'onorevole deputato Del Zio, con il suo ordine del giorno, vorrebbe impegnare la Camera in un sistema municipale e provinciale, e pur vorrebbe porre avanti altre proposte per essere approvate dalla Camera. Queste proposte possono essere ottime; io non entro adesso a discuterne il merito; ma è certo che la Camera non può oggi esprimere la sua approvazione o disapprovazione su di esso.

Perciò prego l'onorevole presidente che, attenendosi al prescritto dal regolamento, metta puramente ai voti l'ordine del giorno proposto dalla Commissione, il quale mira appunto a far trasmettere la petizione al Ministero, e respingerò qualsiasi altra proposta da questa diversa.

Del Zio. Domando la parola per una dichiarazione.

Presidente. Parli.

Del Zio. Io, stando al regolamento, dichiaro ben volentieri di riservare l'ordine del giorno che ho presentato ad altra occasione.

Debbo però sottoporre una osservazione all'onorevole Rattazzi, ed è che io non intendeva di concludere con un ordine del giorno il mio discorso d'oggi, o se l'ho fatto, fu solo perchè la discussione non rimase affatto nei limiti delle petizioni. È stato il signor presidente del Consiglio e la Camera intera che han condotta la questione sul terreno dei principii.

Fatta questa dichiarazione, io, ben volentieri, ripeto, ritiro l'ordine del giorno e mi riservo a svilupparlo un'altra volta.

Presidente. Metto ai voti la proposta della Commissione, di cui ripeto la lettura, e che è accettata anche dal Ministero:

« La Camera, lamentando i fatti luttuosi che per l'inferire del brigantaggio, più specialmente nelle provincie di Terra di Lavoro o di Molise si compiono, invia al Ministero la petizione ad essa indirizzata, colla quale 37 comuni rappresentano al vivo nelle cagioni e negli effetti que' fatti medesimi, affinchè adoperi tutti i mezzi che sono in poter suo per farli prontamente cessare. »

(È approvata.)

IV.

Sviluppo delle trattative per la ferrovia dell'Anifo dopo l'ultima gran discussione del Parlamento sulle *cause sociali* del brigantaggio. — Istanza di 67 deputati al presidente Menabrea e al ministro dei lavori pubblici. — Lettera dell'ingegnere deputato Grattoni al deputato Del Zio. — Il municipio di Melfi spedisce una Commissione a Firenze per affrettare i provvedimenti invocati. Rapporto della Commissione al municipio, ed allegati. Deliberazione comunale. — Il ministro delle finanze conte Cambray-Digny, e quello dei lavori pubblici commendatore Pasini, presentano alla Camera un disegno di legge per la linea da Foggia a Candela, e da Candela a Ponte Santa Venere.

1°

Istanza di molti deputati al signor presidente del Consiglio dei ministri generale MENABREA e al signor ministro dei lavori pubblici senatore PASINI.

I sottoscritti deputati esprimono il vivo desiderio che il Governo trovi modo di far costruire il prosieguo della ferrovia Foggia-Candela lungo la valle dell'Ofanto sino alla fumana di Atella, in Basilicata, ai sensi dell'articolo 6 della legge 14 maggio 1865, affinchè non sieno ulteriormente private le tre provincie (più direttamente interessate a quel tronco) di quell'avanzo di beneficio che loro si volle conservare quando dolorosamente fu soppressa la ferrovia di Conza.

Firmati: Giuseppe Tozzoli, Floriano Del Zio, Ettore Ripandelli, P. Petrone, C. Zizzi, B. Mazzarella, G. Nicotera, S. Pelagalli, Ruggiero do Ruggioris, M. Prans, Francesco Bove, M. Farina, F. Abignente, Emiliani Gindici, M. Macchi, Gaetano Brunetti fu Francesco, Lacava, Giuseppe Mussi, Fabio Carcani, F. Curzio, B. Marzio, Miceli, G. Bortolucci, S. Morelli, Vincenzo Rogadeo, Fabio Cannella, Giorgio Asproni, Carlo Righotti, Maiorana-Calatabiano, Filippo De Boni, F. Lovito, F. P. Catucci, Carbonelli, Michele Rossi, Aliprandi, Gaetano Grassi, Damis, Sole, Rega, S. Comin, Amaduri, Consiglio, Capozzi, Muti, Saverio Nicolai, V. Zaccagnino, Francesco De Sanctis, F. Olivieri, Pepe, Zarone, E. Zuzzi, G. Lazzaro, A. Corrado, Zuradelli, Botticelli, Luigi Serra, L. Frapolli, G. Del Giudice, F. Palasciano, O. Regnoli, Ciliberti, Giuseppe Leonetti, Luigi Minervini, Enrico Pessina, Gaetano Cosentini, E. Grolla, Mazziotti (1).

(1) Questa istanza, in doppio originale, si conserva dall'estensore della presente raccolta.

Lettera dell'ingegnere deputato Grattoni.

Firenze, 13 maggio 1868.

Amico carissimo,

Ebbi la vostra lettera e non manca di sollecitare nuovamente la comunicazione del progetto di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venero. Però debbo dirvi che non potrei ancora ottenerlo perchè sta da alcun tempo in mani degli arbitri che devono pronunziare in una questione tra la società e l'impresa costruttrice.

Ho scritto ad uno dei nostri ex-collega, che era ingegnere di detta impresa, pregandolo almeno di darmi i dati di lunghezza, di pendenza e di costo per quel tratto di linea, ed appona li avrò mi farò grata premura d'inviarli a voi.

Quanto al tracciato, sebbene dai progetti grandi che ho chiamati si vedrebbe il tracciato con ogni suo più minuto particolare, potete ritenere che quello rimessoci in piccola scala non fu molto variato, nè il poteva, perciocchè in quella località che conosco per averla personalmente visitata, non potrebbe far altro che seguire poco presso il corso dell'Ofanto con qualche rettificazione del suo tortuoso andamento.

Dolente di non potervi dare in oggi maggiori schiarimenti, e riserbandomi al momento in cui li avrò, vi stringo cordialmente la mano dicendovi

Devotissimo ed affezionatissimo amico e collega

S. GRATTONI.

All'onorevole signor DEL ZIO
deputato al Parlamento italiano. — Melfi.

Il tracciato in piccola scala di cui parla il Grattoni, fu poi dato in dono al commendatore deputato Finali, che raccomandò vivamente la sollecita costruzione del tronco al ministro delle finanze conte CAMBRAY-DIGNY, al senatore PASINI ministro dei lavori pubblici e al generale MENABREA presidente del Gabinetto.

Relazione della Commissione melfitana inviata a Firenze.

Onorevoli signori,

Di ritorno da Firenze, in esecuzione del vostro mandato di cui ci onorate con la deliberazione del dì 23 luglio ultimo, ci facciamo un dovere di esporvi il risultato della nostra missione. Non appena giunti a Firenze, coadiuvati

potentemente dall'onorevole deputato signor Floriano Del Zio, che fu sempre in nostra compagnia, cercammo innanzitutto di escogitare le tendenze del Governo e di vari onorevoli deputati circa la effettuazione dei nostri bisogni relativamente al prolungamento della via ferrata di Candela verso la maggiore vicinanza a Melfi, o che almeno avessimo uno sbocco di comunicazione alla stazione di Candela mercè una rotabile, e, ad onor del vero, dobbiamo significarvi che, tra per le continuate insistenze fatte da queste popolazioni, tra per le ripetute istanze precedentemente fatte dal nostro deputato, non che per un rapporto di recente spedito dall'attuale signor prefetto di Basilicata, interessato a ciò fare da questo municipio prima, e poi da questo bravo sotto-prefetto, nei Ministeri dell'interno e dei lavori pubblici i nostri bisogni erano alquanto conosciuti e ricordati. Se non che mentre il Governo inclinerebbe a contentarci mercè la proposta al Parlamento nel bilancio dell'anno vengnente di una rotabile, come quella che sarebbe naturalmente di più facile esecuzione, vari onorevoli deputati e principalmente alcuni o di vicini paesi per nascita o rappresentanti di colleghi a noi vicini, inclinerebbero invece a propugnare esclusivamente la continuazione della ferrata che vantaggerebbe i comuni interessati.

Con tali disposizioni d'animo e varie tendenze il nostro mandato, difficoltoso già fin da principio, si rendeva anche più difficoltoso nel propugnare il vantaggio di queste popolazioni senza urtare niuna suscettività e senza offendere l'interesse di alcuno. Ci siamo perciò limitati a voce e per iscritto di esporre ai Ministeri dei lavori pubblici e dell'interno il nostro urgente bisogno, che le strade ferrate per noi potessero essere raggiunte con la possibile comodità e nella maggiore possibile vicinanza, e questi due Ministeri (ad uno dei quali fummo accompagnati pure dagli onorevoli deputati Marolda-Petilli e Muti, i quali, invitati dal nostro deputato, gentilmente vi si offersero ad appoggiare colla loro presenza e parola le nostre dimande), che sono i più direttamente chiamati alla soddisfazione dei nostri voti, li abbiamo trovati non solo consenzienti nel riconoscere la giustizia delle nostre dimande, ma disposti a contentarci, salvo a trovare il modo conciliabile con le condizioni delle finanze dello Stato. Non solo questi Ministeri abbiamo creduto d'interessare, ma ancora gli altri delle finanze e di agricoltura, industria e commercio, conferendo lungamente coi rispettivi segretari generali, non che con vari direttori generali che spesso in queste cose d'interesse secondario per lo Stato sono i più competenti, dai quali, come da altri ancora, il nostro deputato e noi pure fummo accolti sempre con cortesia. Dopo tutto ciò non abbiamo ottenuto una decretazione pel momento che soddisfi i bisogni, dovendo, come ciascuno di voi ben sa, ogni benchè minima spesa essere preveduta in un modo qualunque nel bilancio dello Stato; però abbiamo ragione a sperare che nella compilazione del nuovo bilancio dello Stato, qualche cosa per noi si farà, avendone avuto promesse orali ed in iscritto con due lettere del ministro dell'interno, che alla presente nostra relazione allighiamo.

Adunque in risultato possiamo dirvi che il Governo sarebbe inclinato un

poco di più per un vantaggio maggiore, cioè per la strada ferrata, ma per questa richiederebbe anche il concorso dei municipi, e quasi indubitamente per la rotabile. Se non che, sendosi proposto dal Ministero per la continuazione della ferrata il concorso dei municipi, per non farlo restare incerto su tale proposta, occorre ora che voi, se per questo municipio o per altri sia possibile un qualche concorso, lo dichiariate con vostra deliberazione, uscendo ciò dal campo delle nostre attribuzioni.

Indipendentemente da ciò, vedendo come in questo nostro seminario, non sappiamo se più per avversione del vescovo Sellitti all'attuale ordine di cose o per quel suo istinto capriccioso, o più facilmente per tutte e due le cose unite insieme, sia chiusa l'istruzione di cui i giovani hanno tanto bisogno, unitamente al nostro onorevole deputato ci siamo recati dal ministro della pubblica istruzione per reclamare in pro del municipio la esecuzione del decreto del 1° settembre 1865, n° 2506, articolo 4, cioè la concessione in favore del municipio di due terze parti del locale e della rendita di esso, ed il segretario generale, col quale parlammo, per l'assenza del ministro, riconobbe il nostro diritto e ci promise di contentarci, sicchè abbiamo ragione a sperare una prossima favorevole disposizione per quest'altro non meno importante bisogno del nostro paese.

Melfi, addì 3 ottobre 1868. — *Firmati:* Pasquale Piceco, Luigi canonico Rubino.

Allegati.

Lettere del ministro dell'Interno, Senatore Cadorna, alla Commissione del municipio di Melfi per la costruzione della strada da Candela a Santa Venero.

I.

Ministero dell'Interno - Gabinetto particolare, n° 1361.

Firenze, 14 agosto 1868.

Illustrissimi signori,

Mi pregio significare alle signorie loro in risposta al foglio 12 corrente, che mi feci grata premura di fare particolari uffizi al mio collega ministro dei lavori pubblici, raccomandandogli la costruzione della strada dalla stazione di Candela al ponte di Santa Venero presso Melfi, di cui nel succitato loro foglio. Faccio voti perchè il Governo possa trovarsi in grado di corrispondere al lodevole loro interessamento.

Gradiscano gli atti della mia sincera stima e distinta considerazione.

Il ministro, C. CADORNA.

II.

Ministero dell'interno - Gabinetto particolare, n° 1331.

Firenze, 27 agosto 1868.

Illustrissimi signori,

Facendo seguito al mio foglio 14 corrente, mi è grato significare alle signorie loro che la costruzione della strada da Candela a Santa Venere era già compresa nel progetto di legge presentato dall'ex-ministro Jacini alla Camera dei deputati nel gennaio 1867, e che ho ragione di credere che il mio collega ministro dei lavori pubblici, al riaprirsi della Sessione parlamentare, conti puro di proporre una legge per il complemento della rete delle strade nazionali nelle provincie meridionali, nella quali sarebbe compresa la strada sopra indicata. Non vi ha dubbio che sarebbe miglior partito e più vantaggioso per codeste popolazioni quello della costruzione della ferrovia da Candela sino al ponte sull'Ofanto allo incontro della strada che unisce Potenza con Avellino e Napoli. Però tale progetto non potrebbe per ora essere attuato, a meno che le provincie ed i comuni interessati non si prestassero a concorrere nelle spese, trattandosi di un tratto di linea di facile costruzione. Ove i detti corpi morali entrassero nel concetto di un tale concorso, ritengo che lo Stato potrebbe dare alla società delle ferrovie meridionali la somma che si richiederebbe per la costruzione di una strada nazionale carreggiabile. Onde, se le provincie ed i comuni interessati offrissero una somma all'incirca eguale (lire 200,000), si potrebbero iniziare le trattative per poi sottoporle all'approvazione del Parlamento.

Ciò è quanto posso suggerire alle signorie loro in seguito alle informazioni prese dall'onorevole mio collega dei lavori pubblici, nel desiderio di poter contribuire, per quanto sta in me, all'attuazione dell'opera di cui si tratta, senza che però il Governo assuma ora un impegno assoluto in proposito.

Mi è grato intanto rinnovare alle signorie loro l'assicurazione della mia alta stima e considerazione.

Il ministro, C. CADORNA.

4°

Deliberazione comunale per la costruzione della strada da Candela a Ponte Santa Venere sulla riva dell'Ofanto.

Quinta seduta ordinaria di autunno tenuta il dì 10 ottobre 1868 coll'intervento dei signori Pasquale Zulli, assessore ff. da sindaco pel titolare impedito, Domenico Toralli, Giocondino Cirone, Bonaventura Giannini, Michele Cariatì, Gaetano Jannuzzi, Raffaele Colucci, Gaetano Araneo, Carlo Colabella, Vincenzo Brescia, Ireneo Del Zio, Ciro Del Zio, Michele Mancini. Essendo mancati i signori Lorenzo Colabella, Oronzio Severini, Michele Pastore, Giuseppe Gatti, Francesco Rispoli, Giuseppe Pesce, Pasquale Picece. Il pre-

siden'e riconosciuto legale il numero dei consiglieri intervenuti dichiara aperta la seduta che il Consiglio ha votato esser pubblica. Il presidente seguendo l'ordine del giorno propone l'affare della costruzione della strada da *Candela a Ponte Santa Venere*, al quale riguardo espone lo stato della cosa, e tutto quello che finora si è fatto, fa dare lettura dell'ultima nota ministeriale del 27 agosto scorso, numero 1381, ed invita il Consiglio a prendere in serio esame la faccenda e deliberarvi. Aperta la discussione il consigliere signor Carlo Colabella fa osservare di quanta utilità e vantaggio sia per la nostra città e per molti altri comuni la costruzione di un tronco di strada ferrata da *Candela* all'innesto della strada provinciale da *Potenza per Melfi ad Avellino* presso il *Ponte Santa Venere sull'Ofanto*, per cui insiste che si aderisca non solo alla formazione del consorzio proposto per l'oggetto, ma ancora che si promova con ogni mezzo la sollecita formazione dello stesso. Prendono la parola nello stesso senso i consiglieri Giannini, Mancini ed il presidente Zulli. Il Consiglio, inteso la proposta, letto gli antecedenti, ed in ispecie la nota ministeriale del 27 agosto ultimo, numero 1381; considerato essere non solo utile, ma del più vitale interesse di tutti i comuni della media ed alta valle dell'Ofanto, e degli altri che attualmente od in avvenire sono e possono essere congiunti colla strada provinciale da *Potenza per Melfi ad Avellino*, di fare ogni possibile sforzo perchè la *ferrovia Foggia-Candela* si prolunghi almeno fino all'incontro della strada provinciale anzidetta; considerato che, sebbene per l'articolo 6 della legge 14 maggio 1865, il Governo si sia obbligato di far costruire a tutto suo carico il tronco di ferrovia in esame, puro per rendere nelle attuali condizioni dell'erario più facile e sicura la costruzione di essa strada, conviene di accettare l'idea di un consorzio e propugnarla presso gli altri enti morali interessati; considerato che le forze finanziarie del comune non gli consentono d'impegnarsi in una spesa eccedente le lire trentamila, ad unanimità delibera: 1° Aderirsi al proposto consorzio per la costruzione di un tronco di strada ferrata da *Candela* allo incontro della strada provinciale presso il *Ponte Santa Venere sull'Ofanto*, al quale oggetto determina e stabilisce la propria quota di concorso nella somma di lire trentamila; 2° Facoltarsi la Giunta comunale a contrarre, per il pagamento della somma anzidetta, un apposito prestito da estinguersi in rate uguali sui bilanci degli esercizi vengenti a cominciare da quello del 1869; 3° Nominarsi per lo stesso oggetto una speciale Commissione promotrice composta di quattro membri, da eleggersi dal Consiglio, la quale associandosi i cittadini più stimabili ed influenti, anche di altri comuni, promuova con tutti i mezzi ed ove occorra col vivo della voce l'adesione degli altri enti morali interessati; così deliberato, ecc. Del che si è redatto il presente verbale, letto al Consiglio nello stesso giorno e dal medesimo approvato ed indi firmato dal sindaco presidente, dal consigliere anziano e dal segretario. *Firmati:* Il sindaco ff. P. Zulli, l'assessore anziano M. Mancini, il segretario comunale Raffaele Bindi.

Melfi, 17 ottobre 1868.

5°

Il risultato di tutte le riferite pratiche e di quelle contemporaneamente fatte dalle autorità di Capitanata e di Potenza fu il progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici (PASINI) di concerto col ministro delle finanze (CAMBRAY-DIGNY) nella tornata del 7 maggio 1869, per approvazione di convenzioni stipulate con varie società e di altri provvedimenti riguardanti le strade ferrate, dal quale si stralcia quanto segue:

Linea Foggia-Candela.

È noto alla Camera che, mentre coll'articolo 3 della convenzione conclusa colla società delle strade ferrate meridionali addì 28 novembre 1864 ed approvata colla legge 14 maggio 1865, si convenne, in seguito della sostituzione della linea da Foggia a Napoli per Benevento all'altra da Eboli a Napoli per Conza, la cessione al Governo di tutti i lavori già eseguiti sui tronchi Eboli-Conza e Foggia-Candela si stabilì pure cogli articoli 18, 19, 20 e 21 della convenzione suddetta che qualora, entro quattro mesi dalla data della sua stipulazione, le provincie ed i comuni interessati alla conservazione del predetto tronco da Foggia a Candela, costituiti in regolare consorzio, si obbligassero a concorrere con un sussidio non minore di lire 50,000 annue, il Governo, oltre a concedere l'uso della strada e l'impiego dei materiali cedutigli dalla società, a mente dell'articolo 3 precitato, avrebbe accordato per parte sua una speciale sovvenzione annua di lire 75,000, e la società, contro il pagamento dell'annua somma di 125,000 lire, si sarebbe obbligata ad assumere, in modo proporzionato al movimento, l'esercizio del suddetto tronco di strada ferrata, completando a sue spese tutti i lavori necessari al compimento della linea.

Però il termine stabilito per la formazione del consorzio, a senso della legge, ebbe a scadere senza che fosse raggiunta la somma di lire 50,000 per la quale i comuni ed i corpi morali interessati dovevano concorrere.

Le deliberazioni per altro già omesse da non pochi comuni per concorrere al sussidio stabilito ed il calore con cui si era cercato e si cercava ogni mezzo per raggiungere lo scopo, facevano presagire prossimo un risultato soddisfacente, e dappoichè la società stessa non chiedeva di essere svincolata dall'obbligo assunto, si credè pregio dell'opera di coltivare ancora l'idea di attuare il divisato tronco di ferrovia, e di non lasciar cadere senza alcun frutto una disposizione presa appunto all'oggetto di dare una qualche soddisfazione ad una parte almeno delle popolazioni che avevano avuto l'affidamento di potersi giovare della linea ferroviaria da Foggia a Napoli per Conza.

Per questo il Ministero, nel mentre continuava a promuovere, per mezzo delle autorità locali, l'ampliamento del consorzio, credette savio consiglio di entrare in trattative colla società delle strade ferrate meridionali, la quale si mostrò pronta ad accettare una diminuzione di lire 15,000 sulle lire 125,000, stabilite dalla legge, purchè in compenso di queste diminuzioni, le venissero accordate alcune facilitazioni, sia sul modo di condurre a termine i lavori e completare la strada, sia sul modo di attuarne l'esercizio.

Le accennate facilitazioni, modificate in qualche parte, apparvero al Ministero ammissibili sotto ogni rispetto, come quelle che, per quanto concerneva la costruzione della strada, non potevano per alcun conto nuocere alla sicurezza ed alla regolarità del servizio, e per quanto all'esercizio erano da riguardarsi adatte a quel discreto movimento che potevasi attendere.

E qui gioverà avvertire che, se la diminuzione di lire 15,000 sul complessivo sussidio determinato dalla legge, avesse dovuta essere ripartita a beneficio del Governo e dei corpi morali nelle proporzioni della quota del concorso a ciascuna delle due parti attribuita, doveva andare per due terzi a favore del Governo e per un terzo ai corpi morali.

Ma siccome sembrò che non convenisse più a lungo indugiare, per valersi con sicurezza delle buone disposizioni della società e non lasciare doperire maggiormente i lavori già eseguiti, e d'altra parte considerando che per la somma di lire 40,000 il consorzio era già formato, il Ministero troncò gl'indugi ed accettò il patto di distribuire l'onere della sovvenzione convenuta in lire 110,000, per lire 40,000 a carico del consorzio dei comuni, e per lire 70,000 a carico dello Stato.

In seguito alle premesse cose, venne costituito definitivamente il consorzio e si stabilì d'accordo colla società delle ferrovie meridionali uno schema di convenzione che regolava i nuovi patti riguardanti la concessione del tronco ferroviario da Foggia a Candela.

Sottoposto, prima della stipulazione definitiva al Consiglio di Stato l'accennato schema di convenzione, il medesimo ebbe a riconoscerlo in massima conveniente ma sul riflesso che era già spirato a rigore di legge il termine a cui era limitata la costituzione del consorzio, ed in conseguenza la facoltà al Governo di concedere il tronco di strada ferrata in questione e di impegnare lo Stato a pagare una sovvenzione annua, ed a rispondere per le obbligazioni del consorzio, il Consiglio predetto ebbe ad emettere l'avviso che la convenzione sopra citata dovesse in ogni caso essere approvata per legge.

In base all'indicato parere, il Ministero conchiuse, sotto la data del 10 giugno 1868, la convenzione definitiva per la concessione del tronco in questione, e, dappoichè la società aveva creduto, durante le trattative, anche per rispondere all'impazienza delle popolazioni, di provvedere all'ultimazione della linea, egli non credette di opporsi, ultimata la strada, a che ne fosse intrapreso l'esercizio.

Questi sono i motivi per cui la convenzione di che trattasi viene compresa nello schema di legge sottoposto all'approvazione della Camera.

Ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere.

Ricorderete, o signori, che coll'articolo 6, paragrafo *e*, della legge 14 maggio 1865, riguardante il riordinamento e l'ampliamento delle strade ferrate del regno, il Governo era autorizzato a concedere all'industria privata una strada ferrata da Candela sin presso Melfi e la fiumana di Atella, mediante una sovvenzione annua di lire 100,000.

Però la detta annualità non essendo sufficiente a compensare la spesa, nè potendosi sperare così facilmente di sopperire alla deficienza mediante il concorso dei comuni ed altri corpi morali interessati, mancava l'occasione al Governo di valersi di una simile autorizzazione.

Quindi avvenne che, dando ascolto, come doverasi, alle vive istanze di quelle popolazioni, pervenute al Governo per mezzo delle rappresentanze comunali e provinciali, si dovette accogliere, come un temperamento adatto a soddisfare al bisogno, la proposta messa in campo dalle rappresentanze medesime, di condurre cioè, almeno sino a Ponte Santa Venere, la strada ferrata che ora si arresta a Candela.

A Ponte Santa Venere, passando la strada carreggiabile da Melfi ad Avellino, si otteneva, mediante un tratto di cammino non più lungo di 10 chilometri all'incirca, di congiungere più direttamente la rete delle strade carreggiabili del versante Adriatico di Basilicata, e lo stesso capoluogo alla rete ferroviaria adriatica, con grandissimo vantaggio di quelle popolazioni, e con beneficio della linea già attivata da Candela a Foggia, che sarebbesi potuto giovare del non indifferente maggior movimento che l'accennata congiunzione vi avrebbe apportato.

E lo interessamento posto alla città di Melfi, e da molti altri comuni limitrofi, a conseguire l'indicato breve tratto di strada ferrata fu così grande, che non si rimasero a semplici voti e domande, ma si indussero a dare la più ampia adesione al principio di un consorzio, col quale diminuire lo aggravio del Governo, e rendere più probabile l'attuazione del desiderato tronco di ferrovia.

Non poteva restare indifferente il Governo, come si disse, a queste fondate e ragionevoli insistenze, e quindi, riflettendo che non sarebbe stato difficile il concludere le trattative colla società delle ferrovie meridionali per la concessione del tronco in discorso, atteso l'interesse che la medesima può avere nel trarre con facilità sulle sue linee il commercio di una importante e vasta provincia, si credette savio pensiero di proporvi coll'unito progetto di legge di autorizzare il Governo a fare la concessione di quei sussidi che sono indicati al paragrafo III dell'articolo 4 del progetto succitato.

All'infuori dello storno delle lire 200,000 con voto favorevole della Camera approvate per la esecuzione del tratto di strada nazionale a costruire tra Candela e Ponte Santa Venere, alla quale sarebbe sostituito il prolungamento della ferrovia, il Governo non si obbligherebbe che a pagare la somma

di lire sessantamila all'anno, venti delle quali dovrebbero però stare a carico dei comuni e corpi morali interessati, i quali ben volentieri aderiranno al concorso in sì modesti limiti ristretto.

Approvando la proposta suddetta sarà non solo soddisfatto ai più ardenti voti di quelle popolazioni, ma più di tutto sarà aperto l'accesso alla ferrovia tra Foggia e Candela, che allo stato attuale non produce alcun sensibile beneficio.

Progetto di legge.

Art. 1. Sono approvate le convenzioni seguenti, cioè:

I. Convenzione stipulata addì 30 settembre 1868 tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze e la società concessionaria delle strade ferrate romane, per la retrocessione al Governo della ferrovia da Massa al confine francese, lungo il litorale ligure, colla diramazione da Avenza a Carrara, e per lo acquisto per parte del Governo medesimo della linea di ferrovia da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca. (Allegato 1.)

II. Convenzione conclusa addì 4 gennaio 1869 fra i predetti ministri e la società delle strade ferrate dell'alta Italia: (Allegato 2.)

a) Per l'appalto alla ridetta società del mantenimento e dell'esercizio delle linee da Firenze a Pisa per Pistoia e Lucca, da Pisa a Massa e da Massa alla frontiera francese, per il litorale ligure, compreso il tratto da Avenza a Carrara, coll'obbligo eventuale di esercitare la linea da Savona a Bra, colla diramazione da Cairo ad Acqui, e la linea da Lucca a Viareggio, e col carico di anticipare al Governo la somma di 45 milioni di lire;

b) Per la costruzione e l'esercizio del tratto di ferrovia da Bussoleno a Bardonnèche, che dovrà far parte della rete dell'alta Italia, e pel diritto di esercitare quel tratto del traforo delle Alpi (detto del Moncenisio) tra Bardonnèche e Modane che cade sul territorio italiano, mediante il concorso del Governo nella spesa di costruzione per un capitale di 12 milioni di lire, sotto deduzione delle somme già pagate per i lavori eseguiti nella suindicata linea;

c) E finalmente per alcune modificazioni che vengono arrecate ai patti delle precedenti convenzioni.

III. *Convenzione in data 10 giugno 1868 tra il ministro dei lavori pubblici e la società delle strade ferrate meridionali, relativa allo esequimento ed all'esercizio della linea da Foggia a Candela. (Allegato 3) (1).*

IV. Convenzione conclusa addì 14 ottobre 1868 tra i detti ministri e la suindicata società delle strade ferrate meridionali, colla quale la medesima, mediante una riduzione sulla sovvenzione chilometrica accordata sul complesso della sua rete, è esonerata dall'obbligo di costruire la linea da Termoli

(1) È il solo allegato che per le ragioni dell'attuale raccolta di documenti si riporta più appresso.

all'incontro di quella da Napoli a Benevento, e la linea da Pescara a Rieti per Aquila, conservando però l'obbligo di assumere l'esercizio. (Allegato 4.)

V. Convenzione conclusa addì 21 ottobre 1868 tra il ministro dei lavori pubblici ed i signori Vitali Giuseppe e Francia Edmondo, colla quale i medesimi assumono l'obbligo della formazione, secondo un sistema economico, dei progetti tecnici delle linee, delle quali è stata esonerata la società delle ferrovie meridionali, insieme al diritto condizionato di eseguirne la costruzione per conto dello Stato. (Allegato 5.)

VI. Convenzione conclusa addì 19 novembre 1868 tra i detti ministri dei lavori pubblici e dello finanze e la ditta Israel e Guastalla e compagnia di Modena, per la quale il Governo sottomette ad ogni diritto alla stessa ceduto dalla disciolta società della ferrovia da Torino a Savona in forza della convenzione 5 dicembre 1866 e la ditta suddetta si obbliga a dare compiuta la linea da Savona a Bra, colla diramazione da Cairo ad Acqui, a totale suo rischio e pericolo e mediante la somma a corpo di 30 milioni di lire in corrispettivo della cessione e dell'eseguimento di tutti i lavori occorrenti, restando a carico del Governo il servizio delle 23,410 obbligazioni menzionato all'articolo 12 della convenzione suddetta. (Allegato 6.)

VII. Convenzione stipulata addì 2 novembre 1868 tra il ministro dei lavori pubblici ed il signor Fazzari Achille, colla quale questi si obbliga di costruire per conto dello Stato la galleria di Stallati, lungo la linea ferroviaria del litorale ligure alle condizioni stabilite nel capitolato annesso alla detta convenzione. (Allegato 7.)

VIII. Convenzione conclusa addì 24 marzo 1869 tra i ministri dei lavori pubblici, delle finanze o di agricoltura, industria e commercio, e la società delle ferrovie sarde, per l'eseguimento dei lavori necessari a compiere le linee di strada ferrata stabilite con legge 23 agosto 1868. (Allegato 8.)

Art. 2. Mediante apposito stanziamento sul bilancio passivo dello Stato verrà a suo tempo provveduto:

a) Al pagamento delle somme dovute ratealmente alla società delle ferrovie romane per l'acquisto della strada ferrata da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca, nonché per le altre somme da corrispondersi alla detta società a mente degli articoli 2, 3 e 8 della convenzione del 30 settembre 1868;

b) Al pagamento dei 12 milioni che rappresentano il concorso del Governo nella costruzione del tratto di ferrovia da Bussoleno a Bardonnèche sotto deduzione delle somme già spese dal Governo per lo eseguimento dei relativi lavori;

c) Al pagamento ai signori Vitali e Francia delle rate annue che potranno ai medesimi essere dovute per la costruzione delle due linee da Termoli allo incontro della linea di Benevento e da Pescara ad Aquila, stanziando nel bilancio per 1870 la somma di 3 milioni di lire;

d) Al pagamento dei trenta milioni relativi al riscatto della concessione ed al compimento dei lavori per la ferrovia Savona-Torino da eseguirsi in dipendenza della convenzione 19 novembre 1868, non che al fondo annuo oc-

corrente per il servizio degli interessi ed ammortizzazione delle 23,410 obbligazioni che resta a carico del Governo;

e) Al pagamento al signor Fazzari Achille delle rate che gli saranno dovute sul prezzo attribuito alla costruzione della galleria di Stallati.

Art. 3. Frattanto con decreto reale verrà ordinata l'iscrizione sul bilancio passivo pel 1869:

a) Delle prime rate dovute alla società delle ferrovie romane sul corrispettivo della cessione della linea da Firenze a Massa e sui di lei crediti verso il Governo;

b) Della somma accordata alla società delle strade ferrate meridionali in anticipazione delle sovvenzioni a termini degli articoli 7 ed 8 della convenzione conclusa colla società medesima;

c) Della prima rata sui trenta milioni da pagarsi a termini della convenzione 19 novembre 1868 riguardante la ferrovia da Savona a Torino, non che delle somme occorrenti al servizio delle obbligazioni per l'anno 1869;

d) Di lire 500,000 per le spese riguardanti la costruzione della galleria di Stallati.

Art. 4. D'altra parte verranno a suo tempo iscritte nella parte straordinaria del bilancio attivo dello Stato le somme annue che la società della ferrovia dell'Alfa Italia deve versare sino alla concorrenza dell'anticipazione dei quarantacinque milioni stabilita colla convenzione 4 gennaio 1869, ed intanto mediante decreto reale verrà ordinata la iscrizione sul detto bilancio attivo per l'esercizio 1869 della prima rata da pagarsi sull'anticipazione suddetta.

Nella parte straordinaria del suddetto bilancio attivo per gli anni dal 1870 al 1876 saranno stanziati le somme corrispondenti pel graduale ricupero della anticipazione da farsi come sopra alla società delle strade ferrate meridionali.

Art. 5. Il Governo del Re è autorizzato:

I. A concludere con quella società che offrirà migliori condizioni una convenzione per la concessione delle linee costrutte e da costruirsi a complemento della rete ferroviaria della Sicilia e delle Calabrie, come era posseduta dalla disciolta società *Vittorio Emanuele* in forza della legge di concessione 25 agosto 1863, o ciò alle condizioni od ai patti esposti nel capitolato programma annesso alla presente legge. (Allegato 9.)

Verrà con apposito stanziamento sul bilancio passivo dello Stato provvisto pel servizio e per l'ammortamento delle obbligazioni che con guarentigia del Governo devono emettersi pel pagamento dei lavori ancora da eseguirsi per completare la suddetta rete.

II. A stipulare definitivamente col comitato promotore della ferrovia Modena-Mantova una convenzione per la costruzione e l'esercizio della linea medesima in base alla convenzione provvisoria conclusa col Governo dal comitato suddetto, sotto la data del 26 ottobre 1863. Mediante appositi stanziamenti sul bilancio passivo dello Stato verrà a suo tempo provvisto pel pa-

gamento della quota di concorso convenuto pei lavori dei ponti provvisorio e definitivo sul Po a Borgoforte e delle opere per il passaggio del lago a Mantova. (Allegato 10.)

III. *A concedere, alla società delle strade ferrate meridionali la costruzione e l'esercizio del tratto di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venera dando in sussidio dell'opera le lire 200,000 destinate alla esecuzione della strada nazionale tra i detti due punti, compresa nel progetto di legge relativo alla costruzione e sistemazione di strade nelle provincie meridionali, oltre ad una annualità non eccedente la somma di lire sessanta mila, nella quale dovranno concorrere per una terza parte i comuni e corpi morali interessati.*

IV. Ad accordare in base all'annesso capitolato la concessione di una linea di strada ferrata da Ivrea ad Aosta, mediante un sussidio in somma non maggiore di tre milioni e cinquecento mila lire, che sarà pagata al concessionario o con numerario o con titoli di rendita del debito pubblico al corso del giorno. (Allegato 11.)

Verrà a suo tempo iscritta in bilancio la somma occorrente per l'indicato sussidio.

V. Ad accordare alla società anonima Briantea concessionaria della ferrovia da Monza a Calolzio la somma di lire quattrocento mila a titolo di sussidio per le spese di costruzione.

La predetta somma verrà iscritta in apposito capitolo del bilancio passivo dei lavori pubblici per l'esercizio 1870, e sarà pagata ad opera ultimata ed a condizione che la strada venga regolarmente aperta all'esercizio entro un anno dalla data della promulgazione della presente legge.

VI. A stipulare per la concessione della linea Cremona-Mantova, già autorizzata coll'articolo 6, lettera d della legge 14 maggio 1865, numero 2279, che la garanzia accordata di un *maximum* di rendita chilometrica lorda di lire ventimila, sia estesa anche al tratto interposto tra il già confine mantovano e Mantova.

Art. 6. È autorizzata la spesa straordinaria di lire 5,600,000 occorrente ad ultimare i lavori della strada ferrata da Asciano a Grosseto, ed al servizio pei due anni 1869 e 1870 delle obbligazioni emesse per far fronte alle spese già occorse per la costruzione della linea medesima.

La predetta somma verrà iscritta nel bilancio passivo dei lavori pubblici ripartitamente sui seguenti esercizi:

1869	L. 1,500,000
1870	» 2,800,000
1871	» 1,300,000

In somma . . . L. 5,600,000

Art. 7. Il Governo è autorizzato durante il triennio successivo alla data della promulgazione della presente legge ad accordare per decreto reale concessioni di ferrovia a favore dell'industria privata e di quelle provincie e co-

muni che provvederanno alle spese occorrenti senza aggravio del pubblico Tesoro, sempre sotto l'osservanza delle condizioni generali stabilite dalla legge organica sulle opere pubbliche e per la durata non maggiore di anni novanta.

Potranno essere accordate ai concessionari le esenzioni e franchigie già ammesse dal paragrafo *f* dell'articolo 6 della legge 14 maggio 1865.

ALLEGATO 3

del disegno di legge Cambray-Digny e Pasini.

Convenzione per il compimento e lo esercizio della ferrovia da Foggia a Candela.

Visti gli articoli 18, 19, 20, 21 della convenzione colla società delle strade ferrate meridionali del 28 novembre 1864, approvata colla legge 14 maggio 1865, coi quali articoli, previsto il caso della costituzione di un regolare consorzio fra le provincie ed i comuni interessati alla conservazione del tronco di strada ferrata da Foggia a Candela, si stabilì che la società predetta mediante il pagamento di una somma fissa annua di lire 125 mila delle quali 75 mila a carico del Governo e 50 mila delle provincie e comuni interessati, avrebbe assunto lo esercizio del tronco suddetto completando a sue spese i lavori necessari al regolare esercizio della strada.

Vista la nota della direzione generale della società delle ferrovie meridionali 20 luglio 1866, numero 6473, 2473, colla quale si annunzia a che la sovvenzione fissa annua di cui sopra sia ridotta a lire 110 mila, purchè in compenso vengano concesse alla società alcune facilitazioni in essa nota specificate, tanto per la ultimazione del tronco suddetto, quanto per attirarvi un servizio economico.

Vista l'altra nota della direzione generale predetta in data del 29 ottobre 1866, numero 9856-3665, colla quale essa dichiara di accettare in massima le proposte fatte dal Ministero colla nota 26 ottobre medesimo, numero 42,331-2155;

Premesso poi che il Ministero in seguito alle intelligenze prese colla società significava alla prefettura di Foggia che la quota assegnata alle provincie ed ai comuni poteva essere ridotta a lire 40 mila e la invitava intanto a promuovere dai corpi morali interessati le deliberazioni necessarie per la costituzione del consorzio, deliberazioni che vennero fatte conoscere con nota del 4 dicembre 1866, numero 17,899-2819;

Vista la deliberazione della deputazione provinciale di Capitanata in data 10 maggio 1867, colla quale è ordinato e reso esecutivo il consorzio per il pagamento delle lire 40 mila di concorso sulle basi precedentemente espresse;

Il ministro dei lavori pubblici per l'amministrazione dello Stato per una

parte e la società delle strade ferrate meridionali dall'altra, rappresentata dal suo direttore generale hanno convenuto e convengono quanto segue:

Art. 1. La sovvenzione annua di cui all'articolo 18 della convenzione 28 novembre 1864, approvata colla legge 14 maggio 1865, è ridotta da lire 125 mila a lire 110 mila, delle quali 70 mila a carico del Governo e 40 mila a carico delle provincie e dei comuni costituiti in regolare consorzio.

Art. 2. La società si obbliga contro il pagamento della suddetta sovvenzione di 110 mila lire, ad assumere, in modo proporzionato al movimento, l'esercizio del tronco di strada ferrata da Foggia a Candela, completando a sue spese tutti i lavori necessari al regolare servizio della strada di cui fu in via temporaria autorizzato l'esercizio sino dal giorno 15 maggio primo prossimo.

Art. 3. Il Governo s'incarica di esigere dalle provincie e dai comuni la quota annua di lire 40 mila loro assegnata e di pagare direttamente alla società la sovvenzione intiera di lire 110 mila.

Il pagamento della medesima è garantito dal Governo e comincerà a decorrere dal giorno dell'apertura all'esercizio della strada suddetta e sarà fatto per semestre.

Pel caso poi che il prodotto lordo del suddetto tronco di strada ferrata da Foggia a Candela arrivasse a superare la somma di lire settemila per chilometro, la eccedenza andrà a favore del Governo e del consorzio delle provincie e comuni in proporzione delle quote del sussidio prestato.

Art. 4. Per l'ultimazione del tronco suddetto la società è autorizzata a compiere le opere in conformità dei progetti approvati in data 31 maggio 1864 ed annessi al verbale di ricognizione redatto in data 30 aprile 1868, dai delegati del Governo signor cavaliere Amato, ingegnere capo del genio civile e commissario tecnico governativo e cavaliere Poggi, ingegnere capo, con quelle riserve che nel verbale medesimo sono espresse, ed a condizione che siano costruiti in modo stabile, ed in relazione al servizio a cui sono destinati, i fabbricati delle stazioni nel termine non minore di otto anni, e sia accresciuto il numero delle case cantoniere tostochè lo sviluppo del movimento ed il bisogno del servizio lo possano richiedere e sia dal Ministero giudicato indispensabile.

Art. 5. Il servizio del trasporto delle merci a grande ed a piccola velocità tra il suddetto tronco di strada ferrata e le altre linee della società avrà luogo col mezzo di rispedizione nella stazione di Foggia per cura della società e senza corrispettivo di sorta.

Art. 6. Il servizio di carico e di scarico delle merci nelle stazioni, eccettinata quella di Foggia, potrà essere dalla società lasciato a cura dei mittenti e dei destinatari, ed in questo caso la società non potrà percepire che il diritto fisso di 10 centesimi per tonnellata portato dalla tariffa generale.

Art. 7. Per il tronco di ferrovia, di cui nella presente convenzione, la società applicherà le tariffe generali in vigore sulle linee principali della sua rete e non vi potrà introdurre delle modificazioni senza che ne sia dimostrata la convenienza e vengano le medesime approvate dal Ministero.

Art. 8. La concessione della strada ferrata da Foggia a Candela sarà durata pel termine stabilito per le strade ferrate meridionali coll'articolo 29 della convenzione 28 novembre 1864 annessa alla legge 14 maggio 1865, numero 2279.

Art. 9. La presente convenzione, che dovrà esser ammessa dall'Assemblea generale degli azionisti, non sarà valida che dopo la sua approvazione a termini di legge.

Fatta, letta e sottoscritta in doppio originale a Firenze oggi 10 giugno milleottocento sessantotto.

Il ministro dei lavori pubblici

Firmato: G. CANTELLI.

Per la società delle ferrovie meridionali

Firmato: BONA.

Il direttore capo Divisione

Firmato: MARSI.

V.

Caduta del Ministero Menabrea, al quale succede il Gabinetto Lanza. —

I nuovi ministri pe' lavori pubblici e per le finanze (Gadda e Sella) ripropongono alla Camera i provvedimenti generali sulle ferrovie, ma senza comprendervi il tronco Candela-Santa Venere. — Proteste del municipio di Melfi e sua petizione al Parlamento. — Una Giunta composta di otto membri esamina il nuovo disegno di legge. — Il commissario *Mannetti*, che riferisce sulle ferrovie meridionali, emenda a nome della Commissione la legge negli articoli relativi alla ferrovia dell'Aufido. Discussione dello schema nelle tornate del 26 e 30 luglio 1870. Il deputato *Sormani-Moretti* appoggia la riforma della Giunta. Il deputato *Del Zio* ricorda i diritti del Melfese. Ingiusti dinieghi de' ministri Gadda e Sella. Il deputato *Bonghi*, relatore generale, risponde a tutte le obiezioni, e la Camera, non solo approva gli emendamenti introdotti dalla Commissione, ma vuole che il Governo provveda pure ad altri tronchi di complemento.

Per la proroga del Parlamento, avvenuta pel decreto reale del 15 giugno 1869, e per la chiusura della Sessione, ordinata col successivo decreto del 31 ottobre 1869, le proposte del Ministero non poterono essere prese ad esame dalla Camera elettiva. Era necessaria una nuova presentazione.

Essa fu fatta, dopo la caduta del Ministero Menabrea, dai nuovi ministri pei lavori pubblici e per le finanze (Gadda e Sella) nella tornata del 6 aprile 1870, e il nuovo progetto di legge fu intitolato: *Approvazione di convenzioni stipulate con varie società e di altri provvedimenti riguardanti le strade ferrate*. Con essa i ministri riferenti sottoponevano all'approvazione del Parlamento la convenzione relativa alla costruzione e all'esercizio della linea da *Foggia a Candela* (allegato 3, vedi pag. 62 della presente raccolta), ma si esprimevano nei seguenti sensi per quanto riguardava la *continuazione della linea da Candela a Ponte Santa Venere*, non che altre strade della rete meridionale.

Ferrovie meridionali e ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere.

Non si ripresenta la convenzione del 14 ottobre 1868 colla società delle strade ferrate meridionali perchè quella società ha dato per le vie giudiziali la disdetta della convenzione medesima, ritenendosi sciolta da ogni relativo impegno, atteso il tempo trascorso senza che quella convenzione sia stata tradotta in atto per mancanza dell'approvazione del potere legislativo, alla quale pretesa il Governo si oppone nella via giudiziaria in cui fu chiamato. Non è quindi ora il caso di occuparsi del merito di una convenzione di cui una parte domanda la rescissione avanti ai tribunali.

In conseguenza dello stato di sospensione in cui rimane la convenzione del 14 ottobre 1868 colla società delle strade ferrate meridionali, non si ripresenta neppure l'altra convenzione stipulata nel 21 ottobre 1868 coi signori Giuseppe Vitali, Edmondo Francia e soci per gli studi e la costruzione delle strade ferrate da Termoli a Benevento e da Pescara ad Aquila. Infatti, se la convenzione colla società delle meridionali fosse dichiarata rescissa, ad essa società spetterebbe senz'altro il carico della costruzione di queste linee.

« Coll'articolo 5 del progetto di legge presentato nel 7 maggio 1869 veniva chiesta facoltà pel Governo di concedere alla società delle strade ferrate meridionali il tratto di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere, dando un sussidio di lire 200,000, oltre ad una annualità non eccedente la somma di lire 60,000, nella quale dovrebbero concorrere per una terza parte i comuni interessati. Malgrado lunghe pratiche, quei comuni e corpi morali sono rimasti ben lontani dall'assumere l'onere annuale di 20,000 lire, e, quando anche a tanto fossero arrivati, non poche sarebbero le difficoltà d'intendersi colla società delle ferrovie meridionali, la quale domanda il rimborso delle spese di costruzione che essa valuta in circa un milione di lire, e di più il rimborso delle spese effettive dell'esercizio. In tale stato di cose il Ministero crede inutile di domandare per ora al Parlamento la suindicata facoltà, riservandosi di farlo quando siavi maggiore probabilità di risultato. »

Conosciuto in Melfi questo modo di vedere de' nuovi ministri si venne alla seguente deliberazione:

L'anno 1870, il giorno 17 maggio, in Melfi, nella segreteria comunale:

Il Consiglio comunale di Melfi, trovandosi riunito in seduta ordinaria nelle persone dei signori Piceco avvocato Pasquale, sindaco, Colucci Raffaele, Mancini architetto Michelangelo, Montagna Nicola, Colabella Carlo, Toralli Domenico, Pesce avvocato Giuseppe, Carinti avvocato Michele, Del Zio Ire-

neo, Del Zio Ciro, Araneo Gaetano, Pastore dottore Michele, Rispoli Francesco, Giannini dottore Bonaventura, Natalia Ferdinando, Gatti Giuseppe, Pasquale sacerdote dottore Zulli,

Ha deliberato, ad unanimità di voti presi per appello nominale, verificati o proclamati dal sindaco coll'assistenza dei consiglieri Toralli Domenico o Del Zio Ciro, rassegnarsi al Governo del Re ed al Parlamento italiano la seguente petizione:

« Colla legge del 21 agosto 1862 veniva decretata dal Governo italiano una rete ferroviaria nelle provincie meridionali, e fra le altre linee concesse trovavasi quella da Foggia a Napoli per Conza.

« Con quanta gioia fosse accolta in allora dalle popolazioni del Melfese una tale concessione è inutile ricordare. Trattavasi di una linea la quale, scorrendo lungo la valle dell'Ofanto, che lambisce da un capo all'altro l'intero circondario, avrebbe dovuto naturalmente rigenerare la sua vita economico-commerciale, aprendo nuovi e potenti mezzi di comunicazione alla sua attività.

« Nessuno avrebbe neanche sognato in quell'epoca che una concessione tanto solennemente fatta avesse dovuto, in ultima analisi, risolversi per queste popolazioni in un mero disinganno.

« Eppure i fatti sopravvenuti non tardarono a provare il contrario.

« Le più belle e fondate speranze di un più lieto avvenire dovettero dileguarsi in un subito dinanzi alla realtà dello cose.

« Due anni appena dopo la fatta concessione del 1862, si proponeva alla sanzione del Parlamento una nuova convenzione colla società delle meridionali, in forza della quale la linea Foggia-Napoli per Conza veniva abolita, ed i due tratti già costrutti od in costruzione compresi fra Eboli e Contursi e tra Foggia e Candela si dichiaravano abbandonati.

« Una simile proposta, lesiva degl'interessi di tutte le popolazioni lungo la linea abolita e, fra le altre, di quelle del Melfese, rivoltò l'animo di tutti. Si reclamò presso il Ministero e i due rami del Parlamento perchè uno scandalo tanto grave non si perpetrasse, ma tutto fu inutile, e la linea di Conza venne miseramente immolata.

« Dal totale naufragio della cennata strada di Conza veane solo salvato colla legge del 14 maggio 1865 il tronco Foggia-Candela mediante un consorzio, e fu autorizzato il Governo del Re a concedere all'industria privata una strada ferrata da Candela fino presso a Melfi e la fiumana di Atella con una sovvenzione annua di lire centomila (L. 100,000), ed a far oseguire gli studi per la prolungazione di questa linea per Venosa, Gravina, Altamura e Gioia.

« Messe le cose dalla cennata legge del 1865 sopra questo nuovo terreno, non si fece fin d'allora che incessantemente insistere perchè questa disposizione di legge avesse la sua pratica esecuzione, ma si fece intendere essere difficilissimo, se non impossibile, rinvenire una società che coll'annua sovvenzione di lire centomila si assumesse la costruzione di una strada ferrata da Candela per le vicinanze di Melfi ad Atella.

« Fu allora che, sulla considerazione di essere quasi tutti i comuni del circondario di Melfi ed una parte di quelli dell'altro di Potenza, compreso il capoluogo stesso della provincia, uniti fra di loro da una rete di strade carreggiabili che fa capo al ponte Santa Venere sull'Ofanto, il quale ponte dista soli dieci chilometri di campagna pianeggiante dall'attuale stazione di Candela e trovasi nello stesso tempo ad una distanza non molto considerevole tanto da Melfi che dalla finanza di Atella, fu allora, si ripete, che sorse il pensiero, per non rimanere del tutto al di fuori del mondo civile, di proporre al Governo la costruzione del tronco di strada ferrata Candela-Ponte Santa Venere, avvalendosi delle facoltà accordategli dall'articolo 6, lettera e, della ripetuta legge del 14 maggio 1865.

« Siffatta proposta, limitatissima in se stessa, ha il pregio di soddisfare ai bisogni più urgenti di un'intera contrada, quale è il Melfese, popolata da più di centomila abitanti, per cui è stata sempre reclamata dai comuni e dalla provincia, di congiungere alla rete ferroviaria adriatica l'intero circondario di Melfi ed il resto della provincia di Basilicata, compreso il capoluogo Potenza, di giovare a vari altri comuni delle limitrofe provincie di Foggia ed Avellino, e di non aggiungere il più piccolo onere alla finanza dello Stato.

« Ristretta e circoscritta in limiti tanto modesti la domanda di queste popolazioni, si sperava vederla al più presto esaudita, avuto riguardo al bisogno impellente delle popolazioni stesse, all'importanza relativamente grande di questo piccolo tronco di strada ferrata ed all'onere per lo Stato piuttosto inferiore alle lire centomila annue volute colla riferita legge del 1865.

« Ma tutte queste ragioni poco valsero a renderci più propizi gli sguardi del Governo, il quale, con nota dell'onorevole Cadorna del 27 agosto 1868, n° 1881 (allora ministro dell'interno), significava a questo comune come, per potersi addivenire alla costruzione del cennato tronco di ferrovia, sarebbe stato necessario, da parte degli enti morali interessati, un concorso di circa lire duecentomila (L. 200,000).

« In base di tale proposta si fecero da questo comune le pratiche necessarie, e le due provincie di Basilicata e Capitanata ed i comuni di Ascoli, Atella, Avigliano, Barile, Candela, Foggia, Forenza, Lavello, Melfi, Pescopagano, Rapolla e Rionero vi aderirono pienamente, offrendo in complesso la somma di lire centocentottomila e cinquecento (L. 128,500).

« In seguito a che, nel mentre si aveva piena fiducia in un soddisfacente risultato, avvenne sventuratamente il contrario.

« Il 7 maggio 1869 fu dal ministro Pasini presentato alla Camera dei deputati un nuovo progetto di legge, col quale si proponeva la costruzione del desiderato tronco, mediante un concorso annuo di lire ventimila (L. 20,000) da parte dei comuni ed altri corpi morali interessati.

« Sebbene una tale proposta si allontanasse di molto, tanto dal dettato della ripetuta legge del 1865, quanto dalla base stabilita dal precedente Ministero, sulla quale si era trattato ed agito, ed aggravava i comuni ed altri

enti morali interessati del concorso anno di lire ventimila, pure, senza entrare in merito sulla sua bontà ed accettazione, si rispose che, ad evitare inutili e lunghe trattative che sempre si risolvevano a poco o niente di concreto, il comune si sarebbe riservato di stabilire e promuovere quel concorso che gli fosse rinasco sopportabile e necessario alla base di un progetto o di una convenzione reale e positiva che non avesse potuto poi nel fatto venire a mancare.

« Questo progetto del ministro Pasini non venne in discussione, e le cose rimasero in abbandono.

« E così, dopo otto anni di vane speranze e di ripetute, sebbene inutili, insistenze e trattative, stava pure ancor salda in ognuno la fede di un migliore avvenire e la speranza di non rimanere del tutto, come finora, abbandonati. Gli sguardi di queste popolazioni erano fissi ed attenti alle nuove leggi da presentarsi e discutersi in Parlamento, ansiosi di vedere se, a lenire gli aggravi presenti e futuri che le necessità della patria lo impongono, avesse potuto scorgervi il provvedimento aspettato a proposito del cennato tronco di ferrovia. Ma anche questa volta le speranze erano fallaci e mal fondate.

« Il progetto di legge presentato alla Camera dei deputati il 6 aprile ultimo dagli onorevoli ministri Gadda e Sella, lungi dal provvedere alla bisogna, la lascia invece in disparte, adducendo per ragione le non poche difficoltà per intendersi colla società delle meridionali ed il fatto di essere i corpi morali interessati ben lungi dall'assumere l'onere annuale di lire ventimila.

« Ma ivi nulla si dice del modo secondo cui finora si è inteso e s'intende attuare l'articolo 6, lettera e, della ripetuta legge del 14 maggio 1865. Non si parla affatto del concorso già votato da parte dei detti enti morali interessati della somma a fondo perduto di lire centoventottomila e cinquecento, cioè lire dodicimila ottocento cinquanta al chilometro, concorso che non si sa di essersi richiesto o prestato per altre linee anche meno importanti. Nulla si dice infine del modo e del quando provvedere al soddisfacimento di così sentito bisogno.

« Un tale stato doloroso ed insopportabile di cose fa un dovere alla rappresentanza comunale di Melfi di rivolgersi fiduciosa al Parlamento nazionale perchè nella nuova legge sulle ferrovie del regno urgentemente provveda all'esecuzione del tronco di strada ferrata votato coll'articolo 6, lettera e, della legge del 14 maggio 1865 da Candela fin presso Melfi e la finanza di Atella, limitandone, ove occorra, e nei limiti della spesa annua stabilita di lire centomila, la costruzione alla parte più indispensabile da Candela verso Melfi. Alla detta spesa annua di lire centomila potrebbe aggiungersi, in caso di bisogno, il sussidio di lire centoventottomila e cinquecento, votate dalle provincie e comuni interessati, e potrebbero aggiungersi ancora le lire duecentomila decretate per la costruzione del tratto di strada nazionale fra Candela e Ponte Santa Venero, nel solo caso però che non si abbia a perdere

pure questo beneficio che sembra già per attuarsi, per restare poi la costruzione della ferrovia, non già ineseguita per un anno, ma allo stato di pio desiderio per lungo tempo. »

Del che si è redatto il presente processo verbale, letto al Consiglio e dallo stesso approvato, e indi firmato dal sindaco presidente, dal consigliere anziano e dal segretario.

Firmati: Il sindaco Pasquale Picceco — Il consigliere anziano Michelangelo Mancini — Il segretario comunale Raffaele Biudi.

3°

Intorno alle disposizioni del progetto di legge, di sopra riportate, la Giunta incaricata di riferire alla Camera, e che era composta dei deputati LOVITO, LA PORTA, BONGHI, NERVO, MONTI CORIOLANO, ARALDI, MORELLI DONATO e MANNETTI, stese il seguente rapporto :

Strade ferrate meridionali.

Sono abbastanza note le vicende fra cui si svolse la concessione delle ferrovie meridionali, e sarebbe inutile rifarne da capo la lunga e poco lieta esposizione. Solamente vuolsi qui ricordare che la rete intera, quale fu determinata dalle leggi 21 agosto 1862, n° 763, e 14 maggio 1865, n° 2279, avrebbe dovuto essere in pieno esercizio col dì 28 del passato mese di giugno. Invece sino ad oggi, di 325 chilometri, cioè di 183 da Pescara a Rieti, di 125 da Termoli a Ponte, e di 17 da Maglie ad Otranto, non solo non è attuato l'esercizio, ma neppure è incominciata la costruzione. Che anzi del solo tratto da Maglie ad Otranto sono al Governo presentati gli studi definitivi; quanto poi alle due linee Pescara-Rieti e Termoli-Ponte si trovano bensì dal Governo approvati gli studi di massima, ma quelli definitivi non vennero ancora dalla società presentati.

Per quanto deplorabile già fosse un tale ritardo, esso accennava tuttavia a protrarsi senza misura per effetto delle due convenzioni, che, preparato dal ministro Cantelli, ebbero poi firma e nome dal ministro Pasini.

Per la prima convenzione, che era colla società delle meridionali in data del 14 ottobre 1863, veniva sospesa la esecuzione del tratto da Maglie ad Otranto, sinchè al Governo non piacesse ordinarne la costruzione; e riguardo alle due linee Pescara Rieti, e Termoli-Ponte, se ne rievocava la concessione data con la legge 14 maggio 1865, n° 2279. Ciò facevasi per isgravare gli obblighi della società delle meridionali, che in quell'epoca versava in difficili condizioni; e a maggiore aiuto le si prometteva un'anticipazione di lire 36,000,000 rimborsabili fra 7 anni. In compenso il Governo pattuiva una

riduzione di lire 2000 nella garanzia chilometrica dovuta sulle linee meridionali che restavano alla società concessionaria.

L'altra convenzione era in data del 21 ottobre 1868 con una società Vitali-Francia. A questa concedevasi di studiare il modo di costruire con un sistema qualunque, che non fosse l'ordinario, al prezzo di lire 150,000 a chilometro, la linea di 125 chilometri da Termoli a Ponte, e i 135 chilometri che sulla linea Pescara-Rieti corrono da Pescara ad Aquila. Che se a studi compiuti il prezzo di lire 150,000 non avesse accomodato sia alla società, sia al Governo, tutto aveva da risolversi nel pagamento degli studi in ragione di lire 500 o di lire 1000 a chilometro, secondochè fosse la società od il Governo quello che primo recedesse dal contratto.

Un patto, come questo, che intervenne fra il Governo e la società Vitali-Francia, non si raccomandava di molto certamente per la sua efficacia. Di due contraenti l'uno chiedeva, l'altro prometteva una prestazione di opera, che entrambi ignoravano quale appunto dovrebbe essere. Dubbiosi pertanto che ne potesse venire danno all'uno od all'altro, nel momento stesso che stringevano il contratto, pattuivano che nessuno dei due vi restava obbligato. Solamente gli studi dovevano essere compiuti ad ogni modo; ma si può dubitare quale e quanta convenienza avesse lo Stato a farne l'acquisto. Che se la società Vitali-Francia diè opera in seguito a far parere più serio il suo contratto, e fece all'uopo successive proposte, queste non furono mai nè per la sostanza nè per la forma tali da mutare la primitiva fisionomia del contratto.

Del resto si ponga pure il caso che dagli studi si fosse trovato modo di passare alle costruzioni. Queste, secondo le presunzioni fatte, avrebbero dovuto costare 150,000 lire a chilometro. Più, trattandosi di applicare un sistema nuovo, sarebbersi pur dovuto pagare un premio all'inventore; e non sarà esagerato calcolarlo in lire 5000 a chilometro. Così la spesa per ogni chilometro, senza il materiale mobile, avrebbe montato a lire 155,000, con una differenza di lire 145,000 in meno sul prezzo di lire 300,000 preveduto per la costruzione a sistema ordinario. Ma l'esperienza del sistema Fell sopra il Ceniso ha dimostrato come il capitale risparmiato nella prima costruzione riappare ben presto in gran parte sotto forma di annualità nelle maggiori spese di mantenimento e di esercizio. Non è qui il caso di trattare a fondo questa materia. Tralasciamo perciò di entrare in calcoli particolareggiati, e solo notiamo che l'eccesso di annua spesa nel sistema eccezionale in rapporto a quello ordinario è a un dipresso di lire 4225 per l'esercizio, e di lire 800 pel mantenimento. Sarebbe in complesso stata un'annualità passiva di lire 5025, che in capitale alla ragione dell'8 per cento avrebbe corrisposto a lire 62,812 50. Riunita questa cifra all'altra di lire 155,000 per spesa di costruzione e premio d'invenzione, come è di sopra indicato, si arrivava alla somma di lire 217,812 50, la quale, in confronto del prezzo di lire 300,000 preveduto per la costruzione a sistema ordinario, avrebbe in apparenza dato un risparmio di lire 82,187 50 a chilometro.

Che in vista di non sperato, ma pur sempre dubbio, risparmio di circa

lire 80,000 a chilometro si fosse voluto fare esperimento di un sistema eccezionale su piccolo tratto in qualche angolo d'Italia, dove altro movimento non potesse svilupparsi che il movimento locale, era cosa della cui opportunità si sarebbe potuto disputare. Ma appariva assurdo che si volessero costruite a sistema eccezionale le linee Pescara-Rieti e Termoli-Campobasso, le quali cadono appunto nel mezzo d'Italia, e nelle condizioni del tracciato stabilito per legge sono quelle che, a seguito delle grandi linee provenienti dal Cenasio e da Nizza meglio si prestano a legare insieme l'alta e la bassa Italia. Costruendo la Pescara-Rieti e la Termoli-Campobasso a sistema eccezionale si sarebbe dalla prima sviato il commercio della Liguria, Toscana ed Umbria verso Brindisi, e dalla seconda il commercio dell'Italia settentrionale, delle Romagne e Marche, e degli Abruzzi verso Napoli, e di là più giù a mezzogiorno. Avrebbero pertanto le medesime linee di molto scapitato nel loro prodotto, nè forse la diminuzione sarebbe stata al di sotto di lire 6000 a chilometro. Chi capitalizzi all'8 per cento questa mancanza di rendita vedrà corrispondere una somma di lire 75,000 a perdita dello Stato, il quale così avrebbe trovato quasi del tutto neutralizzato il risparmio di lire 82,187 50 che nella costruzione di ciascun chilometro avesse potuto fare adottando il sistema eccezionale. Il quale sarebbe inoltre riuscito di poco giovamento allo Stato sotto l'aspetto strategico. Si lamentò in più circostanze che le linee litoranee, costruite a preferenza in Italia, male si prestassero alla difesa nazionale, od un rimedio a questo difetto si attende dalla costruzione delle linee mediterranee. Sarebbe invero stato strano che si fossero queste costruite con un sistema che non si prestasse al trasporto rapido o simultaneo delle grandi masse di truppe, e del grosso materiale da guerra.

Alle ragioni di interesse generale per escludere il sistema eccezionale si aggiungevano i riguardi dovuti agli interessi locali. I tre Abruzzi, il Molise, e quella parte dell'Umbria, che è compresa nel circondario di Rieti, contano una popolazione di 1,290,735 abitanti, sopra una superficie di chilometri quadrati 18,728. A tali cifre, che rappresentano il ventesimo della popolazione ed il quindicesimo della superficie di tutto il regno, non corrispondono che 192 chilometri di ferrovia collocati agli estremi lembi della vasta regione, cioè 54 chilometri nella provincia di Teramo, 88 in quella di Chieti, 20 in quella di Campobasso e 30 circa nel circondario di Rieti. La provincia di Aquila è una fra le dieci che non hanno ancora un metro di ferrovia, ad onta che la medesima da sola comprenda una popolazione di 309,451 abitanti, e si allarghi sopra una superficie di chilometri quadrati 6500. Se pertanto era stato per siffatte contrade disposta la costruzione di altri 308 chilometri, non era stato che un atto di giustizia distributiva, che male a proposito si sarebbe ridotto a meschini offetti, adottando un sistema che non si è finora creduto conveniente adottare stabilmente per nessuna parte d'Italia.

Messo da banda il sistema eccezionale per le considerazioni suesposte, rimane a vedere se si sarebbe avuto per lo Stato un vantaggio col ritogliere alla società dello meridionali la concessione delle linee Pescara-Rieti e Ter-

moli-Ponte per affidarne alla società Vitali-Francia la costruzione a sistema ordinario. Che ciò fosse espediente ed utile venne detto e magnificato assai; ma la realtà del calcolo distrugge le troppo facili affermazioni.

Per la convenzione del 14 ottobre 1868 la garanzia chilometrica, che per la legge 14 maggio 1865, n° 2279, era determinata in lire 20,500, avrebbe dovuto essere ridotta a lire 18,500. La rete che sarebbe rimasta alla società delle meridionali era di chilometri 1285, compresi 17 non costruiti da Maglie ad Otranto, ed esclusi 179 aventi speciale e diversa garanzia, cioè 149 della linea Voghera-Brescia e 30 del tronco Cervaro-Candela. Quindi il risparmio, a ragione di lire 2000 a chilometro, per chilometri 1285 sarebbe stato di lire 2,570,000. La società delle meridionali inoltre ha diritto per la costruzione ed esercizio delle due linee Pescara-Rieti e Termoli-Ponte alla garanzia di 20,500 lire, che per chilometri 308 fanno lire 6,314,000. Riunita questa cifra all'altra di lire 2,570,000 si ha un fondo annuo di lire 8,884,000, che all'8 per cento in capitale rappresentano lire 111,050,000.

Ora, se la costruzione delle linee Pescara-Rieti e Termoli-Ponte si fosse fatta dalla società Vitali-Francia per conto dello Stato, che avrebbe dovuto semministrare i fondi, avrebbero fatto bisogno lire 92,400,000 per chilometri 308, alla ragione prevista di lire 300,000 a chilometro. Inoltre per le spese di finale adattamento ed acquisto di materiale mobile erano calcolate lire 40,000 a chilometro, e così per chilometri 308 lire 12,320,000. Ammesso pertanto che l'appalto di costruzione affidato alla società Vitali-Francia avesse proceduto senza tutte quelle difficoltà, che con simile metodo ebbero ad incontrarsi nella costruzione della ferrovia Figure, la spesa che avrebbe dovuto sopportare lo Stato sarebbe venuta a lire 104,720,000; sicchè in confronto delle lire 111,050,000, rappresentanti in capitale l'annualità dovuta alla società delle meridionali, appariva la poco rilevante economia di lire 6,330,000.

Se non che, facendosi le costruzioni dalla società delle meridionali, questa deve anticipare il capitale, nè ha diritto a percepire la garanzia chilometrica se non quando le linee, tronco per tronco, siano aperte all'esercizio. A norma delle condizioni stabilite dalla legge 14 maggio 1865, n° 2279, ciò non avverrà probabilmente che in capo a 18 mesi pel tronco di chilometri 50 da Pescara a Popoli, di mesi 24 pel tronco di 70 chilometri da Termoli a Campobasso, di mesi 40 pel tronco di chilometri 65 da Popoli ad Aquila, di mesi 48 pel tronco di chilometri 55 da Campobasso a Ponte, e di mesi 60 pel tronco di chilometri 68 da Aquila a Rieti. Invece, nel caso che le linee si fossero costruite dalla società Vitali-Francia, lo Stato avrebbe dovuto, anno per anno, durante un quinquennio, anticipare per costruzioni oltre 18 milioni di lire, e sopportarne in conseguenza gli interessi anche prima che dalla spesa fatta avesse un beneficio qualunque. Senza entrare a questo proposito in calcoli lunghi ed intricati, basterà supporre che l'anticipazione che lo Stato avrebbe dovuto fare per costruzioni ed acquisto di materiale mobile, non fosse rappresentata in media che da 100,000,000 di lire per un solo anno. In tale ipotesi, che pure è la più benigna, si sarebbe avuto un maggiore carico per in-

teressi nella somma di 8,000,000 di lire. Nè va inoltre dimenticato che il Governo nella convenzione del 14 ottobre 1868 aveva fatto promessa di anticipare alla società delle meridionali la somma di lire 36,000,000, rimborsabili fra sette anni. Che se tale anticipazione si faceva in Buoni del Tesoro, i cui interessi dovevano essere serviti dalla società delle meridionali, non può certamente essere disconosciuto che il tenere in circolazione cambiali a firma del Governo avrebbe pur dovuto influire a carico del credito dello Stato.

A questo punto è facile prevedere l'obiezione che può essere fatta. Si dirà: se le linee Pescara-Rieti e Termoli-Campobasso restano in concessione della società delle meridionali, questa ne sfrutterà l'utile sino al 1967; invece, se si fossero costruite per conto dello Stato, al medesimo ne sarebbe rimasta la piena proprietà. Sta bene; ma una proprietà in tanto è valutabile in quanto si ritrae dalla medesima un determinato profitto; e gioverà perciò indagare quali sarebbero i vantaggi dell'un caso in paragone dell'altro.

Restando alla società delle meridionali le linee Pescara-Rieti e Termoli-Campobasso, come parte integrante della concessione generale, ove nell'esercizio delle medesime il prodotto nei primi anni non copra le spese di esercizio, il mancante dovrà supplirsi con quell'avanzo che rimane sul prodotto delle altre linee, dopo fatta deduzione delle prime 7000 lire a beneficio esclusivo della società concessionaria. L'eccedenza sulle dette lire 7000 deve essere a quote eguali ripartita fra lo Stato e la società concessionaria; e però ogni prelevazione fatta su tale cespite ricade in giusta metà a carico dello Stato e della società concessionaria. Per contrario, se l'esercizio delle linee Pescara-Rieti e Termoli-Ponte avesse dovuto farsi in separato appalto, avrebbe dovuto supplirsi dallo Stato intera la differenza tra il prodotto lordo e le spese di esercizio. Una tale perdita a danno dello Stato si sarebbe avuta senza dubbio durante il periodo di costruzione, quando non fossero stati aperti all'esercizio che i singoli tronchi. Ma poniamo che le due linee appena compiute dessero quei risultati che in media si hanno oggi dalle linee meridionali del versante adriatico: si avrebbe da ciascun chilometro un prodotto lordo di lire 8936 18, con una spesa di lire 7667 80, donde l'utile netto di lire 1268 38 a chilometro. Del quale utile, nel caso che le linee fossero state proprietà dello Stato, un decimo avrebbe dovuto cadere in premio alla società esercente, sicchè allo Stato non sarebbero rimaste che lire 1141 54 a chilometro. Invece nel caso della concessione mantenuta alla società delle meridionali, questa avendo diritto a ritenere per sé le prime lire 7000 di prodotto lordo, deve ripartire il di più collo Stato, il quale perciò nella misura degli attuali proventi avrebbe diritto a lire 968 09 per chilometro. Or abbiamo già visto che, nel caso che le ferrovie si fossero costruite per conto dello Stato, questo non avrebbe avuto di utile netto se non se lire 1141 54, sicchè la differenza si ridurrebbe a lire 173 45 per chilometro, e così per chilometri 308 a lire 13,422 60.

Che se le previsioni si vogliono spingere all'epoca in cui possano aversi lire 15,000 di prodotto lordo a chilometro, deducendo da questo le spese di

esercizio, se non alla ragione attuale dell'85, almeno a quella del 60 per 100, resterebbe il prodotto netto di lire 6000. Da questo sarebbero state a riscuotere lire 600 per premio alla società esercente, nel caso che le linee fossero state proprietà dello Stato, a cui ne sarebbe così venuto l'utile netto di lire 5400 a chilometro. Nel caso invece che le linee restino in concessione alla società delle meridionali, questa, ritenute per sé, delle lire 15,000, le prime 7000, dovrebbe le rimanenti 8000 ripartire collo Stato, il quale avrebbe così un beneficio di lire 4000 che, confrontate colle lire 5400 che si sarebbero ottenute nel primo caso, danno una differenza di lire 1400 a chilometro, e quindi di lire 431,200 per chilometri 308. Le dette lire 431,200 rappresentano il massimo vantaggio che lo Stato, in confronto di maggiori spese e molteplici rischi, avrebbe potuto attendersi dal rievocare in sua proprietà le linee Pescara-Rieti e Termoli-Ponte, poichè è noto che, anche mantenendo la concessione alle meridionali, tutto il maggiore prodotto lordo da lire 15,000 a lire 31,500 deve cedere ad esclusivo vantaggio dello Stato.

La pubblica opinione pertanto, fino da che vennero annunciate le nuove combinazioni che si preparavano dal Governo colla società delle meridionali e con quella Vitali-Francia, vi si chiari contraria; e vennero al Parlamento rimozioni anche da provincie, nel cui territorio non dovevano svilupparsi le linee da costruirsi. Così reclamarono nell'interesse generale le Camere di commercio di Porto Maurizio, Carrara, Lucca, Arezzo, Perugia, Bari e i municipi di taluna di detto città e di quelle di Fuligno, Spoleto e Terni. Ma naturalmente le più vive e più numerose istanze arrivarono dall'Abruzzo, dal Molise e dal circondario di Rieti. Si contano a centinaia nel relativo allegato le petizioni di provincie, comuni, Camere di commercio, assecondate dalle firme di molte migliaia di cittadini. Tutti domandano, e talvolta in parole le quali rivelano la concitazione degli animi, che per mutare e rimutare di progetti non siano volte in amare delusioni le fatte promesse.

In mezzo a questo fermento di minacciati interessi, arrivò opportuna la disdetta che la società delle meridionali, per non avere in tempo ottenuti i 36 milioni di lire che le si erano promessi, aveva data alla convenzione del 14 ottobre 1868. Il Governo dapprima si oppose in via giudiziaria, come in via giudiziaria erasi data la disdetta; ed era suo avviso che, mento pendeva la questione dinanzi i tribunali, non dovesse il Parlamento occuparsene. Ma dovè poi riconoscere come ciò avrebbe condotto ad assai strana conseguenza. Stava bene che il Governo non presentasse al Parlamento una convenzione che era disdetta da una delle parti contraenti. Si poteva anche lasciare a sua responsabilità l'impegnare una lite dispendiosa per sostenere che la parte, che disdiceva il contratto, vi era tuttavia obbligata. Ma sarebbe stato del tutto inammissibile che per caso di controversie nate da convenzioni preparate dal potere esecutivo, senza che per nulla vi fosse intervenuto il potere legislativo, avessero da restare sospesi a tempo indefinito gli effetti della legge 14 maggio 1865, n° 2279. A questo riguardo le preliminari discussioni avvenute in Comitato lasciavano argomentare le difficoltà,

che nella Camera avrebbe incontrato il Governo, il quale per evitarle non aveva di meglio a fare che accettare, come accettò, la disdetta data dalla società delle meridionali, lasciando di conseguenza cadere anche la convenzione del 21 ottobre 1868 colla società Vitali-Francia.

Sarebbe stato desiderevole che in questa occasione il Governo avesse colla società delle meridionali presi quegli accordi che potevano parere opportuni ad assicurare in discreto tempo la costruzione delle linee non ancora eseguite. Vi fu a tale scopo qualche scambio di idee tra il Governo e la società; ma non fu loro possibile intendersi nella liquidazione delle multe, in cui la società è incorsa pel ritardo messo all'adempimento dei suoi impegni. Rimandata così a tempo avvenire la soluzione di questa controversia, fu pure sospesa ogni pratica riguardo allo stabilimento dei nuovi termini, entro i quali dovessero compiersi le varie sezioni delle linee non ancora eseguite, alla somma da spendersi mensilmente in costruzioni, ed alle pene che avessero ad applicarsi in caso di mancanza alle suddette condizioni. Intanto la società rimane soggetta alle conseguenze tutte della legge 14 maggio 1865, n° 2279; e poichè i termini ad essa con quella legge assegnati sono scaduti, così un cumulo di multe enorme lo si verrà addossando da uno in altro anno, e poichè le multe non scusano l'obbligo di costruire, le starà sopra continua anebe la minaccia di decadenza dalla intiera concessione.

Potrebbe parere che ciò debba spingere la società ad affrettare più che mai i lavori sulle linee in ritardo. Ma la Giunta ha dovuto considerare che le pene troppo gravi non sogliono d'ordinario venire puntualmente applicate, e che la permanente minaccia delle medesimo rifluirebbero a danno del credito della società, la quale ne resterebbe impedita a procurarsi i capitali che le abbisognano. Quindi si è creduto conveniente introdurre nel progetto di legge un articolo per cui è il Governo autorizzato a concedere nuovi termini, purchè non vadano oltre un quinquennio. Se le difficoltà per un finale accordo tra Governo o società avessero a prolungarsi, almeno la società saprà quali agevolazioni possa sperare, quali obblighi abbia da adempiere, e potrà in tempo adoperarsi, perchè dal giorno in cui sarà pubblicata la presente legge si trovi in grado di mantenere i suoi impegni, incominciando senza ulteriore ritardo i lavori e conducendoli con quella attività che valga a rassicurare tanti interessi troppo lungamente lasciati in abbandono.

Cessata la lite, che la convenzione malaugurata del 14 ottobre 1868 aveva messa tra il Governo e la società delle meridionali, la Giunta sente necessità di fare le più vive raccomandazioni perchè sia posto termine ancora alle controversie nate sulla congiunzione della ferrovia adriatica cogli scali del porto di Brindisi. A ciò si presentano possibili due sviluppi: l'uno più breve, più facile e però meno costoso sopra il seno di levante; l'altro sul seno di ponente, dove il tracciato più lungo o meno agevole rendono la spesa anebe maggiore. Forse col tempo si troverà convenienza a diramare ambedue i tronchi di congiunzione; ma intantocchè non doveva farsi che uno, molto opportunamente con ragionato decreto del Ministero dei lavori pubblici in

data 31 maggio 1864 erasi stabilito che la stazione fosse posta in comunicazione cogli scali del porto presso il seno orientale. Di tale opera non parve da principio potersi dare la concessione ad altri che alla società delle meridionali, e alla medesima pertanto si fece obbligo di compilare il progetto del tracciato, che il Ministero si riservava di scegliere definitivamente. Condotti a termine gli studi, ne fu data approvazione con decreto ministeriale del 18 gennaio 1868, a seguito di che la società delle meridionali acquistò dall'impresa Charles un tratto di binario già posto in opera, e disponendosi a costruire la restante parte intendeva a faro le espropriazioni del suolo necessario.

Ma intanto si erano per la diramazione di levante escogitate altre combinazioni con altra società; e però un decreto ministeriale del 1° agosto 1869 ordinò alla società delle meridionali di smettere dagli intrapresi lavori, e costruire invece la diramazione di ponente. Ne nacquero opposizioni; e, sulla questione recata in Consiglio di Stato, questo avisò che, se il Governo ha sempre facoltà di cambiare il tracciato fra due punti dati, ciò non può fare nello scopo di giovare l'interesse di altri a scapito del primitivo concessionario. Ad onta di ciò non si è presa una decisione dal Governo, e la comunicazione di non più che 4 chilometri dalla stazione al porto di Brindisi resta impedita con grave danno del commercio internazionale. Ciò non potrebbe durare, e sembra alla Giunta che il provvedimento più acconcio sia quello di lasciare che la diramazione di levante sia costruita dalla società delle meridionali, a cui da prima ne fu ragionevolmente data la concessione.

Oltre la suddetta diramazione di Brindisi, che è di interesse sommamente nazionale, occorre qui tenere proposito di altre quattro, cioè di quelle da Foggia alla fiumana di Atella, da Lucera per Foggia a Manfredonia, da Zollino a Gallipoli e da Popoli a Solmona. Tali diramazioni furono già altre volte riguardate come linee nazionali; oggi si tratta di considerarle nella categoria delle linee secondarie da essere costruite a cura dei corpi morali interessati con sussidio dello Stato. Si verrà brevemente scorrendo di ciascuna di esse; o la Giunta ha fiducia che le conclusioni, che proporrà, saranno per essere accolte senza difficoltà dalla Camera, la quale vedrà in esse il modo di rendere meno disadatta, poichè dall'essere completa è troppo lontana, la rete delle linee concesse alla società delle meridionali.

« La prima delle cennate diramazioni non è che povero avanzo della linea, che, secondo la legge 21 agosto 1862, n° 763, doveva congiungere Napoli a Foggia pel passo di Conza. Di questa linea, quando fu ad essa, colla legge 14 maggio 1865, n° 2279, sostituita l'altra linea, che si sviluppa per Benevento, si trovava già costruito il tratto da Foggia a Candela, e sarebbe stato spiacevole che i lavori eseguiti fossero andati perduti. Laonde cogli articoli 18, 19, 20 e 21 della convenzione stipulata dal Governo colla società delle meridionali addì 28 novembre 1864 ed approvata colla suddetta legge 1865, si stabilì che tale tratto si aprirebbe all'esercizio dalla società delle meridionali, quando le fosse assicurata un'annua sovvenzione di lire 125,000.

Della qual somma lire 75,000 dovevano essere contribuite dallo Stato e lire 50,000 dai corpi morali interessati, i quali avrebbero dovuto costituirsi in consorzio entro 4 mesi.

« Il termine assegnato era troppo breve, e passò senza che nulla si fosse concluso. Ma non furono perciò smesse le trattative, in seguito delle quali la società delle meridionali consentì ad assumere l'esercizio, mediante la sovvenzione di sole lire 110,000. I comuni interessati avendo dalla loro parte a grande fatica messo insieme lire 40,000, il Governo lasciò che fosse dichiarato costituito il consorzio con deliberazione della deputazione provinciale di Capitanata in data del 10 maggio 1867. Rimase a carico dello Stato lire 70,000 invece delle lire 75,000 che erano state previste e promesse colla legge 14 maggio 1865, n° 2279. Così stabiliti gli accordi tra la società delle meridionali, i corpi morali interessati, e lo Stato, si firmò la convenzione del 10 giugno 1868; e la ferrovia da Foggia a Candela, di chilometri 39, si aprì all'esercizio fin dal dì 15 maggio 1868. Di questo fatto compiuto, in esecuzione di quanto erasi previsto con legge anteriore, si chiede dal Ministero approvazione coll'articolo 1, n° 3 del suo progetto di legge, e la Giunta ha facilmente aderito alla proposta ministeriale.

« Tra i corpi morali interessati, che contribuirono a costituire il fondo di lire 40,000 per l'annua sovvenzione necessaria ad assicurare l'esercizio del tronco da Foggia a Candela, si noverano i comuni di Melfi, di Rapolla, di Atella e di Ripacandida in provincia di Basilicata, e quello di Lacedonia in provincia di Principato Ulteriore. Ma la ferrovia aperta all'esercizio è tutta in provincia di Capitanata. Se la linea avesse dovuto finire a Candela, i suindicati comuni non avrebbero avuto interesse ad entrare nel costituito consorzio, poichè essi mancano persino di una strada rotabile per accedere alla stazione di Candela. Che se concorsero alla spesa del primo tratto, essi avevano in vista che la linea si sarebbe ulteriormente sviluppata per altri 10 chilometri sino a Ponte Santa Venera, e di là per altri 15 chilometri lungo la valle dell'Ofanto alla fiumana di Atella.

« Né era questa una vaga e infondata speranza, a cui troppo facilmente si fossero lasciati andare quei comuni. Poichè la continuazione della linea da Candela per Ponte Santa Venera alla fiumana di Atella era stata presa in considerazione coll'articolo 6, lettera c, della legge 14 maggio 1865, n° 2279, assegnandosi all'opera un'annua sovvenzione di lire 100,000. Partendo poi da simile disposizione di legge, il ministro Pasini aveva sollecitato i corpi morali interessati a concorrere nell'opera, ed egli intanto nella tornata del 7 maggio 1869 presentava alla Camera il progetto di legge, n° 302, in cui sotto l'articolo 5, n° 5, era introdotta la seguente disposizione, che crediamo opportuno di qui trascrivere letteralmente:

« Il Governo del Re è autorizzato a concedere alla società delle strade ferrate meridionali la costruzione e l'esercizio del tratto di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venera, dando in sussidio dell'opera le lire 200,000 destinate all'esecuzione della strada nazionale fra i detti due punti, compresa

« nel progetto di legge relativo alla costruzione o sistemazione di strade
 « nelle provincie meridionali, oltre ad una annuità di lire 60,000, nella
 « quale dovranno concorrere per una terza parte i comuni e corpi morali in-
 « teressati. »

« La Giunta ignora qual' elemento avesse allora il ministro Pasini per cre-
 dere attuabile ciò di che egli domandava l'autorizzazione dalla Camera. Ma,
 sia che preesistessero, sia che sopravvenissero, gravi difficoltà si fecero e si
 fanno all'accettazione di siffatta proposta da parte della società delle meri-
 dionali. Essa non ha altro obbligo che di esercitare, mediante il corrispettivo
 delle spese di esercizio e di manutenzione le linee che, diramandosi da quelle
 ad essa concesse, le siano consegnate affatto costruite e provviste di mate-
 riale mobile. Quindi chiede o che il consorzio tra lo Stato ed i corpi morali
 interessati provveda esso direttamente alla costruzione, o che, se vuole inca-
 ricarne la società delle meridionali, ne paghi alla medesima la spesa da essa
 prevista in 1,000,000 circa di lire. Invece non si avrebbero disponibili in ca-
 pitale che le lire 200,000 a stornarsi dalla costruzione della strada rotabile,
 e lire 128,500 che sono state deliberate dai corpi morali interessati.

« In tale stato di cose, l'attuale Ministero non credè opportuno ridoman-
 dare la facoltà che si era chiesta col progetto di legge, n° 302, presentato
 alla Camera addì 7 maggio 1869, e poi caduto col chiudersi della Sessione.
 Ciò ha turbato gli interessi di quei comuni che si erano uniti nel consorzio
 per l'esercizio della ferrovia da Foggia a Candela nella speranza fatta loro
 concepire che la linea si sarebbe almeno prolungata sino a Ponte Santa Ve-
 nere, dove si sarebbe incontrata la rete delle strade carreggiabili del versante
 adriatico di Basilicata. Su questo proposito varie ed insistenti petizioni per-
 vennero alla Giunta, la quale non potè disconoscere che qualche cosa do-
 vesse e potesse farsi a soddisfacimento dei giusti desiderii di quelle popo-
 lazioni.

« E sembrato alla Giunta che l'annuità di lire 36,000, che lo Stato oggi
 percepisce dalla società delle meridionali per avere esso consentito che i nove
 chilometri, i quali sulla linea Foggia-Candela corrono da Foggia a Cervaro,
 si rendessero comuni alla linea Foggia-Napoli, debbano, secondo gl'intendi-
 menti della legge 14 maggio 1865, n° 2279, andare a beneficio, non dello
 Stato esclusivamente, ma ancora dei comuni interessati al consorzio, che
 quella legge volle costituito per la ferrovia da Foggia per Candela e Ponte
 Santa Venere alla fiumana d'Atella. Sarebbe perciò conveniente ed equo che
 la detta annuità di 36,000 lire fosse condonata alla società delle meridio-
 nali sotto condizione che la medesima costruisca il tronco da Candela a Ponte
 Santa Venere. Restano inoltre disponibili, come è innanzi esposto, lire 5000
 delle 75,000 promesse in sovvenzione annua del tronco Foggia-Candela. Non
 sarà certamente soverchia larghezza l'attribuire questo risparmio in sovve-
 nzione del susseguente tronco Candela-Ponte Santa Venere. Al quale ancora, in
 proporzione della sua lunghezza di 10 chilometri, vanno assegnate lire 40,000
 delle 100,000 destinate coll'articolo 6, lettera e, della legge 14 maggio 1865,

n° 2279, a tutti i 25 chilometri dilungantisi da Ponte Santa Venere alla fiumana di Atella.

« Così il tronco da Candela a Ponte Santa Venere si troverebbe dotato di un'annualità di lire 81,000. Calcolando che di questa somma lire 30,000 vadano assorbite in supplemento delle spese di esercizio dei 10 chilometri, avanzerebbe lire 51,000. Il capitale corrispondente a tale rendita, in ragione di 8 per cento, è di lire 637,500. A questa somma debbono essere cumulate le lire 200,000, che, oltre la spesa annua di manutenzione, si sarebbero dovute erogare dallo Stato per la costruzione della strada carreggiabile lungo la medesima linea, in cui si svilupperebbe la ferrovia, e le lire 128,500 dell'erante dai corpi morali interessati. Non mancherebbe così di molto al milione di lire previsto, ed alla lieve differenza potrebbe facilmente essere rinunciato in vista del proprio interesse dalla società delle meridionali. Essa per l'esercizio del tronco da Foggia a Candela, oltre l'annualità fissa di lire 110,000, ha diritto ancora a tenere per sé il prodotto lordo fino a lire 7000 a chilometro. Oggi la ferrovia, morendo senza sfogo sufficiente a Candela, rende appena lire 1480 a chilometro, il quale tenuissimo prodotto lordo aumenterebbe senza dubbio di molto, quando la ferrovia, spingendosi fino a Ponte Santa Venere, raccogliesse il commercio della Basilicata e del Principato Ulteriore.

« Quanto ai 15 chilometri da Ponte Santa Venere alla fiumana di Atella, che costituiscono il terzo tronco della diramazione da Foggia alla fiumana di Atella, non si trova altrimenti provveduto che coll'assegnamento di lire 60,000 sull'annualità delle lire 100,000 assionata dall'articolo 6, lettera e della legge 14 maggio 1865, n° 2279. Una siffatta sovvenzione andrebbe in massima parte assorbita per supplire alle spese di esercizio, e ben poco resterebbe per essere volto in capitale di costruzione. Ma l'opera più che altro è di diretto ed immediato vantaggio dello Stato, nè potrebbe essere perciò lasciata ulteriormente in abbandono. È proprio da Ponte Santa Venere che si distende lungo la linea tracciata alla ferrovia, inoltrandosi per circa 7 chilometri nella Basilicata, il bosco di Monticchio di proprietà dello Stato. Quella vasta, annosa e non mai tocca foresta di abeti, querce, elci e faggi colossali è valutata pel capitale di 11,000,000 di lire. Intanto nessun utile se ne ricava, e non fu chi si presentasse agli incanti, che si aprirono, di tale proprietà, che, qualunque sia il suo valore intrinseco, non può averne uno commerciale, sinchè non sia reso possibile usufruire mediante facili comunicazioni. Per riuscire a tale effetto gioverà promuovere il consorzio dei corpi morali interessati, incoraggiando l'impresa con quei sussidi dei quali accade potersi disporre, come verrà in seguito esposto, dopochè si sarà ragionato delle altre tre diramazioni alle quali abbiamo di sopra accennato. »

La Giunta che riferì sulla legge 21 luglio 1861, n° 134, per la concessione Talabot ebbe già a considerare la opportunità di un tronco di strada ferrata che da Lecce per quaranta chilometri si estendesse sino a Gallipoli, la quale accoglie in sé, come è detto in quella relazione, *il più rinomato mercato di*

olii dell'Italia meridionale. Di poi, quando si ebbe a discutere la legge 14 maggio 1865, n° 2279, nella relazione della Giunta si tornò ad occuparsi di Gallipoli, il cui porto sembrava che *dopo Brindisi si avesse a congiungere il più presto col bivio che da un lato si volge a Napoli e dall'altro ad Ancona.* Da ultimo nella relazione del ministro Pasini sul progetto di legge n° 302, da lui presentato nella tornata del 7 maggio 1869, si diceva essersi *stabilito di sospendere la costruzione dell'ultimo tronco della linea dell'Adriatico, da Maglie ad Otranto, per attuarlo in ogni caso in tempo più opportuno, non senza intanto esaminare se per avventura non convenisse meglio di dirigere la linea verso Gallipoli.*

Come è naturale, gli interessi locali stimolati dal sentito bisogno di facili comunicazioni e confortati dallo speranze fatte loro di volta in volta concepire, si sono vivamente agitati appena la questione delle ferrovie meridionali è di nuovo comparsa in Parlamento. Il Consiglio provinciale di Lecce ha votato un sussidio di lire 500,000 in capitale a fondo perduto; i comuni, lungo la linea, hanno offerto la gratuita cessione del suolo da occupare, il cui valore può essere calcolato da 150 a 200 mila lire. Non sono lievi le offerte di concorso, ma certamente non bastano ad assicurare la costruzione di una linea di chilometri 32, quanti ne corrono da Zollino a Gallipoli, e i quali, al prezzo medio di lire 80,000, importano in complesso, giusta gli stadi dell'ingegnere Macor, lire 2,560,000.

Maggiori sono le somme stanziare dai corpi morali interessati nella duplice diramazione da Foggia per Lucera e per Manfredonia, avendo all'uopo profferto il Consiglio provinciale il 30 per cento della spesa prevista in 4,000,000 di lire, il municipio di Lucera lire 500,000 in capitale, il municipio di Foggia lire 7000 annue, il municipio di Montesantangelo lire 8000 annue e il municipio di Manfredonia lire 30,000 annue, oltre lire 100,000 in capitale all'uopo legate da un benemerito cittadino.

Del tronco di 40 chilometri circa da Foggia a Manfredonia si trattò forse tante volte, quante ebbe il Parlamento ad occuparsi delle ferrovie meridionali. Nella relazione, che precedè la legge 21 luglio 1861, n° 184, si riconosceva lo sconcio di tagliar fuori dalla ferrovia adriatica il porto di Manfredonia, che per commercio di olio, vino, agrumi e soprattutto di grani è il principale caricatoio delle provincie meridionali, dopo Bari, Gallipoli e Barletta. Quando fu questione di concedere le ferrovie meridionali alla società Rothschild-Talabot, la Giunta incaricata di riferire in proposito aveva compreso il tronco da Foggia a Manfredonia nell'articolo 1 del progetto di legge da essa compilato. Che se poi nella concessione fatta alla società delle meridionali colla legge 21 agosto 1862, n° 763, non fu compreso un tal tronco, ciò si fece *per agevolare l'adozione della proposta, senza pregiudicare in alcun modo la più grande probabilità che la società stessa concessionaria sarebbe presto spinta dal proprio interesse a domandare la costruzione e l'esercizio di quel tronco di ferrovia, secondochè si legge nella relazione redatta in quella circostanza.* Ora poi che è aperta la linea da Napoli a Foggia apparisce suo

naturale complemento il tronco da Foggia a Manfredonia, dove raggiungerebbe il più vicino sbocco all'Adriatico chi provenisse da Napoli. Quanto al tronco di 15 chilometri da Foggia a Lucera, il medesimo è piuttosto consigliato da interessi locali, comechè in Lucera siano il tribunale civile e correzionale o due circoli di Assisie. Ad ogni modo, poichè un consorzio si è stabilito nello scopo di provvedere alla costruzione di ambedue i tronchi, non si vuole toccare alla creata combinazione per non recarvi disturbo e confusione.

L'ultima diramazione di cui accade qui discorrere è quella da Popoli a Solmona. Essa è lunga di 17 chilometri circa, e fu presa in speciale considerazione colla legge 14 maggio 1865, n° 2279, essendosi all'uopo assegnato nell'articolo 6, sotto lettera c, un'annua sovvenzione di lire 100,000. Nel medesimo articolo era disposto che tale diramazione avesse da svilupparsi in modo che potesse in seguito *servire per far cessare la interruzione da Solmona ad Avezzano, quando, costrutta la linea da Avezzano a Ceprano, venisse riconosciuta la utilità del valico di Fucino*. Ora, in molte petizioni cittadini e corpi morali fanno istanza perchè la detta diramazione volga piuttosto a Caianiello-Vairano, passando per Casteldisangro, Isornia e Venafro. Taluni studi preliminari vennero trasmessi alla Giunta; ma essa, nello stato delle cose, senza disconoscere la importanza che potrebbe avere la proposta linea, non crede di poter dare alcun avviso al riguardo, e molto meno fare proposta di qualsiasi provvedimento attuale. Per ora sta la sovvenzione assicurata colla citata legge del 1865; e mentre si verrà costruendo la linea principale da Pescara a Rieti, i corpi morali interessati potranno dare opera efficace a concretare quel consorzio che si è già iniziato dalla ricca ed operosa città di Solmona. Quando ciò sia, verrà il caso di vedere con quali altri maggiori aiuti possa venire una tale opera incoraggiata.

Rimane che, a concludere la presente relazione, si esponga il modo come la Giunta avvisi provvedere ai sussidi che di sopra si accennò volersi concedere alle diramazioni da Ponte Santa Venere alla fiumana di Atella, da Zollino a Gallipoli, e da Nocera per Foggia a Manfredonia. A tale effetto cadono opportune le multe che la società delle meridionali avrà da pagare pel ritardo messo all'adempimento dei suoi impegni. Come un tale ritardo è soprattutto ridondato a danno delle provincie meridionali, così pare giusto che, liquidandosi in multe il danno medesimo, la somma che sarà per ricavare sia volta a loro speciale profitto. D'altra parte la società delle meridionali troverà conveniente ai suoi interessi che quel tanto che dovrà pur pagare sia impiegato in costruzioni, le quali, ampliando e migliorando la rete da essa esercitata, ne renderanno maggiori e più sicuri i proventi. Quanto poi al modo di ripartire i sussidi, sebbene diversi sistemi si presentassero, nondimeno la Giunta ha ritenuto che il migliore fosse il più semplice, quello cioè di ripartire la somma totale di sussidio in proporzione del numero di chilometri, per cui si distende ciascuna delle tre diramazioni da Ponte Santa Venere alla fiumana di Atella, da Zollino a Gallipoli e da Lucera per Foggia a Manfredonia.

Discussione generale dello schema di legge per approvazione di convenzioni con società ferroviarie e per altri provvedimenti sulle strade ferrate nelle tornate del 26 e 30 luglio 1870.

Brani del discorso tenuto dal deputato Sormani-Moretti

nella tornata del 26 luglio 1870.

Sormani-Moretti

Le popolazioni sentono oramai che la cosa la più importante in un paese, dove il commercio e le industrie abbiano qualche attività, sono le vie di comunicazione, e specialmente quelle, come le ferrovie, che insieme a maggior comodo o velocità danno per portar lontano persone e derrate minor costo di trasporto.

Quindi le reclamano ad alta voce, con tanta più ragione che a loro furono ripetutamente promesse; con tanto maggiore entusiasmo, inquantochè furono un potente fattore della nostra indipendenza ed unità, e il veicolo, sto per dire, della nostra rivoluzione; dappoichè di mano in mano che le strade ferrate si aprirono, caddero con esse le barriere politiche tra il Piemonte, la Lombardia, i Ducati, le Romagne e la Toscana, e se per le provincie meridionali non avvenne esattamente così, molto senza dubbio le linee ferroviarie del resto d'Italia contribuirono coll'avvicinare ad esse le popolazioni del nord e del centro d'Italia, mentre che quei battelli a vapore, che furono non impropriamente chiamati le vaporiere del mare, resero meno difficili i gloriosi fatti del 1860.

Le popolazioni riconoscono che l'acrescere, l'agevolare lo scambio delle idee, degli effetti, delle cose, conduce ad una fusione di principii, di opinioni, d'interessi, onde nascono i primi elementi della vera civiltà, la più sicura cantele di una condizione quieta ed agiata! Una volta era soltanto colle guerre e colle invasioni che si formavano le nazioni, oggi le nazionalità si costituiscono più agevolmente colle vie di comunicazione e soprattutto colle strade ferrate; e nel mentre allora le guerre lasciavano divisi o nemici i popoli, oggi le ferrovie, non solo li mettono a contatto, ma li tengono uniti con nodi indissolubili.

La continuazione dei lavori ferroviari nella Sicilia e nelle Calabrie è pertanto una necessità economica e politica che la Camera riconobbe più volte, e che meno d'ogni altra può essere quindi messa in discussione.

Il desiderio di avere tutti i tronchi che le ferrovie meridionali devono, a norma della prima loro concessione attuare, fecesi che la Commissione invitò

il Ministero a non insistere sull'osservanza della convenzione del 1868, e che il Ministero a ciò annui.

E questo appunto io credo dannoso, inquantochè per tal modo si toglie il mezzo di applicare alla costruzione delle linee e dei tronchi tuttavia mancanti i più opportuni sistemi economici. I tronchi che attualmente mancano a completare la rete delle strade ferrate lungo le linee della società delle meridionali sono quello da Pescara ad Aquila, Terni, Rieti; quello da Termoli a Benevento per Campobasso; quello da Candela a Ponte Santa Venere, Melfi o l'Atella; quello da Maglie ad Otranto e da Zollino a Gallipoli.

.....
Esaminiamo dunque i patti, le convenzioni ed i provvedimenti proposti per i singoli casi (nella nuova convenzione).

Per quelli che concernono il compimento della costruzione della linea di Foggia-Candela è cosa fatta, la quale però capo ancora non ha, e lo chiede e lo deve logicamente avere col proseguire quel tronco da Candela al Ponte di Santa Venere ed alla fiumana dell'Atella, giusta le savie proposte della Commissione, nelle quali mi compiacchio concordare, anche per provare che non sono sistematico oppositore.

Tornata del 30 luglio 1870.

Blancheri, Presidente. Come la Camera ha inteso al n° V, la Commissione propone la seguente redazione invece di quella che si trova nel progetto stampato:

« V. Concedere alla stessa società delle meridionali la costruzione e l'esercizio del tratto di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere, assegnandole una sovvenzione annua di lire 60,000, e dandole inoltre le lire 200,000 di capitale, che si dovrebbero erogare nella esecuzione della strada nazionale da Candela a Ponte Santa Venere, a norma della legge 27 giugno 1869, numero 5147, relativa alle strade nelle provincie meridionali.

« La sovvenzione di lire 100,000 annue, che l'articolo 6, lettera e, della legge 14 maggio 1865, n° 2279, attribuiva a tutta la linea da Candela, per Ponte Santa Venere, alla fiumana di Atella, rimane ridotta a lire 60,000 annue da erogarsi specialmente in sussidio del tratto da Ponte Santa Venere alla fiumana di Atella.

« Al di più che potrà bisognare, sia per le spese di costruzione, sia per quelle di esercizio, dovranno supplire i corpi morali interessati uniti in regolare consorzio, salva la disposizione del seguente articolo 22. »

L'onorevole Del Zio è iscritto per parlare su questo n° V. Desidera parlare anche sulla nuova redazione?

Del Zio. Sì, sì.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Del Zio. Io non starò a tediar la Camera col racconto di molti fatti, e col ricordo di tutte le ragioni che rendono legittima la proposta della Com-

missione, letta or ora dall'onorevole presidente. L'ampia ed elaborata relazione che serve di prova all'articolo di legge risolve ogni obiezione e limita il mio compito a pochissime osservazioni.

Quando fu sospesa la linea di Conza venne conservata, per motivi di equità e di alti interessi economici, la continuazione della linea da Candela, per Santa Venere, alla fiumana di Atella.

Questo tratto di strada è composto da due tronchi, il primo dei quali ha dieci chilometri. Breve per estensione, e quasi tutto su terreno pianeggiante, ha il raro pregio di rinnire ad una grande strada carreggiabile nazionale tre circondari di tre provincie del regno che contengono una popolazione di circa 400,000 abitanti, estendendo in altre vicine regioni il raggio della loro influenza.

Detto tronco è contemplato nell'articolo 6, lettera *e*, della legge 14 maggio 1865; si avvantaggia di una somma di 200,000 lire, attribuita dalla legge del 1869 ad una rotabile che avrebbe dovuto essere costrutta nello stesso luogo, e non offre alcuna seria difficoltà per la quale possa essere più a lungo trascurato.

Su queste semplici basi la Commissione ha formulata l'ottima proposta che or ora avete udito, e che non differisce nella sostanza da quella indicata nel testo della legge. Io quindi me ne accontento e ringrazio la Commissione. Se il Ministero non ci fa contrasto, non mi resta che pregare il presidente perchè subito la ponga ai voti nel convincimento che debba essere accolta quasi ad unanimità dalla Camera, essendo proposta giusta, utile, non onerosa per lo Stato e pienamente fondata in leggi anteriori.

Ministro per i lavori pubblici. Ci occupiamo appunto della cosa.

Sella, ministro per le finanze. Io prego la Camera di portare un momento la sua attenzione sopra le discussioni in cui stiamo per ingolfarci.

Vi sono già qui varie proposte di ferrovie: una da Candela a Ponte Santa Venere, una seconda ferrovia da Ivrea ad Aosta, un'altra da Zollino a Gallipoli, una quarta da Lucera a Manfredonia, e ne vedo poi ancora sorgere delle altre dagli emendamenti.

Per esempio, se ne propone una che metta a Teramo, un'altra da Treviso a Bellano, una terza da Sparanise a Gaeta, ecc., ecc.

Ora, o signori, se noi vogliamo abbandonare il programma che ci eravamo imposto di seguire, certamente lo possiamo, ma prego la Camera di considerare un momento la via in cui ci mettiamo.

Il concetto che guidò il Ministero nelle sue proposte fu di occuparsi delle linee le quali erano già state approvate per legge, ovvero di approvare tali contratti determinati, definiti, di cui potete misurare interamente gli effetti, i carichi, i vantaggi, il grado di guarentigia e via discorrendo.

Adesso mi pare che stiamo per abbandonare questo programma per imbarcarci... (*Vari deputati domandano la parola*) in un pelago di proposizioni, di nuove linee, le quali possono essere interessanti, interessantissime, ma che noi dobbiamo combattere ad oltranza.

Noi ci domandiamo che cosa potremmo fare di una legge in cui si fossero accumulate linee sopra linee; imperocchè, signori, si fa presto a dire: si faccia questa, si faccia quest'altra linea, ma altra cosa è poi il trovare i fondi necessari.

Io prego quindi istantemente la Camera a mantenersi nel programma che ci siamo tracciato, ed a dare all'amministrazione i mezzi per compiere le linee nel medesimo indicate.

Io capisco, per esempio, che si restituisca al Governo la facoltà che questo aveva colla legge precedente per la linea Taranto-Brindisi; per quella di Palermo-Marsala-Trapani, ma io prego la Camera di non andare più in là.

Evidentemente però, se vogliamo metterci per questa strada, non ho bisogno di dire che allora ogni campanile vorrà essere rappresentato, o la discussione sarà molto fastidiosa.

Laonde non posso a meno di pregare la Camera di volersi attenere ad un programma che è già vastissimo, che molti troveranno poco meno che superiore alle nostre forze e che certo è molto audace, specialmente nelle condizioni in cui è il nostro eredito pubblico.

Nulla voglio dire contro le varie proposte che si sono fatte. Ad ognuna di esse potrà venire il suo tempo.

La Camera comprenderà il punto di vista dal quale io parto. Quindi, senza fare altre parole, pregherei la Camera di lasciare in disparte tutte queste proposizioni delle quali ho fatto cenno. Per queste proposte adunque non addurrò ragioni speciali, riservandomi, come onorevole mio collega il ministro dei lavori pubblici, ad entrare in questa discussione se tant'è che si voglia fare.

Raffazzi. Vorrei sapere se colla parola che ha pronunziato l'onorevole ministro per le finanze intenda di precludere interamente la via allo sviluppo dei vari ordini del giorno che vennero proposti, poichè pare che abbiano questo scopo le considerazioni generali da lui emesse.

Se tale fosse la sua idea, lo pregherei d'abbandonarla, perchè la discussione che in questo caso sorgerebbe, potrebbe farci perdere molto più tempo che noi farebbe il discutere su ciascun ordine del giorno.

Mi sembra quindi sia meglio lasciare che ognuno sviluppi il suo ordine del giorno; la Camera deciderà sui medesimi, e così faremo molto più cammino che se si aprisse una discussione per vedere se si debbano svolgere o no.

Ministro per le finanze. Ho creduto adempiere ad un obbligo di coscienza, chiedendo che le proposte di cui ho fatto cenno siano lasciate in disparte, poichè ritengo che l'inoltrarsi in lunghe discussioni sopra nuove proposte non potrebbe che compromettere i risultati già ottenuti.

Non credo quindi necessario aggiungere altre parole per dimostrare alla Camera, nell'interesse stesso delle sue discussioni, l'opportunità di contenerle nei limiti del programma che ci siamo prefisso, programma che potrebbe da molti ravvisare superiore alle nostre forze.

Presidente. Io farò osservare che noi perdiamo tempo; poichè, quando sono appoggiate le proposte, i loro autori hanno diritto di svolgerle; ed a tenore del regolamento non vi ha luogo a proposta alcuna della quale si possa impedire lo svolgimento o sia appoggiata.

Ministro per le finanze. Se la Camera crede che io faccia perdere tempo, me ne rimetto alle sue decisioni.

Bonghi, relatore. Darò un semplice chiarimento, ed è questo, che l'onorevole ministro delle finanze crede di dissentire dalla Commissione, ma non ne dissente. L'onorevole ministro non ha avvertito che fra quelle proposte non ve ne sono che due della Commissione, e queste due non vi sono che per ragioni speciali o dipendenti in parte dalla legge proposta dal Ministero precedente; cosicchè la Commissione consente col Ministero che la Camera non debba entrare, nell'accordare linee nuove, in un pelago infinito di nuove concessioni.

La Commissione però tiene ad osservare che le proposte che essa ha fatte non dipendono da considerazioni generali, ma da disposizioni di legge, che è d'uopo che il Parlamento dichiari se intende mantenere.

Presidente. Questo si vedrà nel merito.

Bonghi, relatore. Ma ciò intanto prova che il Ministero non avrebbe dovuto abbracciare nello stesso sguardo e nello stesso concetto proposte che hanno una natura diversa.

Presidente. Ora veniamo al numero V dell'articolo 21. Il Ministero accetta questa nuova redazione proposta dalla Commissione?

Ministro dei lavori pubblici. Non può accettarla dopo le dichiarazioni dell'onorevole Del Zio.

Presidente. Onorevole Del Zio, intende di parlare ancora, su che?

Del Zio. Sulla proposta.

Presidente. Allora appoggia la nuova proposta della Commissione.

Del Zio. Io credeva che il Ministero avrebbe fatto buon viso alla proposta riformata dalla Commissione. Mi sono ingannato e però mi torna moralmente impossibile astenermi dall'insistere sopra oggetto sì grave. Io devo pregare la Camera a volersi compiacere di darmi ascolto per qualche momento.

Cominciamo col ben fissare, onorevoli ministri, che col tronco che si vuole costruito non si domanda una linea nuova. È da dieci anni circa che il tronco è decretato, prima come parte e poi come l'unico avanzo della grande ferrovia che da Foggia lungo l'Autido doveva arrivare ad Eboli. La Camera nella sua giustizia lo volle conservato; vi ravvisò un diritto acquisito ed efficace per le popolazioni che lo reclamavano, e che lo reclamano, nè potrebbe permettere che con artificiali ritardi venisse infermato il beneficio.

Quali sono dunque le serie ragioni per le quali il Governo non intenderebbe di accettare la facoltà che gli è offerta colla proposta della Commissione? Tutte le amministrazioni anteriori non hanno forse udito le giuste lagnanze delle popolazioni o dentro e fuori del Parlamento?

Il predecessore dell'attuale ministro dei lavori pubblici, cioè il compianto Pasini, non l'aveva forse domandata?

Il rifiuto potrebbe essere in qualche modo ammissibile qualora il ministro dimostrasse ad evidenza che nelle leggi anteriori non vi siano fondi reali e sufficienti.

Ma come ho di già accennato si prova facilmente il contrario. Sui fondi assegnati dalla legge 1865 valgono pel primo tronco in questione lire quaranta mila. Altre venti mila almeno possono, secondo gl'intendimenti della legge stessa, prelevarsi dalle 36 mila che annualmente lo Stato percepisce dalla società delle meridionali per avere consentito che fossero concessi alla linea Foggia-Napoli i primi nove chilometri della linea Foggia-Candela. Una annualità di 60 mila lire poi, come interesse all'8 e mezzo per cento, corrisponde ad un capitale di 750 mila lire. Aggiunte le 200 mila lire fornito dalla legge del 1869 per le strade carreggiabili meridionali, si arriva molto da vicino a quella somma di un milione che si reputa sufficiente alla costruzione del tronco.

Quanto alla spesa di esercizio poi l'onorevole ministro non mi negherà che dalle statistiche della società risulta produttiva la linea, se le cifre si considerano raddoppiate, e debbono così considerarsi, poichè il movimento dovrà almeno duplicare, non appena sarà aperte il tratto da Candela a Ponte Santa Venere.

Dov'è dunque il motivo superiore ed invincibile che vieta all'onorevole ministro di accettare l'autorizzazione? In quali casi analoghi l'ha respinta? Non è unanime la Commissione nel proporla?

La Commissione anzi ha fatto di più. Per eliminare tutti i dubbi, per vincere ogni scrupolo, si è dato il lodevole incarico di considerare se potesse esservi spesa di aumento nella costruzione o nell'esercizio. Prevedendo questa eventualità, ha lasciato intendere in qual modo si potrebbe superare. Essa ha ritenuto che sulle 75 mila lire annue di sovvenzione accordate al tronco Foggia-Candela, vi è per lo Stato un risparmio di 5 mila lire, che può essere attribuito al tronco susseguente. E ad ogni modo i consorzi fatti e da farsi possono colle rispettive rate soddisfare ad ogni spesa ulteriore che potesse veramente considerarsi come necessaria.

Un'ultima ragione debbo ancora aggiungere alle già dette. Se le popolazioni del Melfese non fossero state interpellate più volte dalle autorità provinciali e locali, se non avessero dichiarato di voler corrispondere alle aspettative del Governo nella misura della legge e delle loro forze, se non fosse ogni ritardo di scambi e di commerci ritardo di ricchezza e di civiltà, comprenderei che si potesse chiedere e tollerare per qualche altro tempo il silenzio sopra argomento così vitale.

Ma quando esiste, o signori, in quei paesi da dieci anni un'agitazione morale per entrare potentemente nel nuovo corso della vita; quando si fecero non promesse, ma leggi, che restarono poi inesequite o revocate; quando sotto tutti i Ministeri risorge la questione della ferrovia dell'Anfido e durano

i diritti, le petizioni, i reclami e le preghiere, bisogna pur finire col soddisfare al voto di quelle genti e riconoscere che hanno ragione.

Ad ogni costo noi dobbiamo affermare e far regnare l'idea che il Governo, non solo sia l'amico di ogni legittima speranza dei popoli, ma rispetti da per tutto e sempre gl'interessi tutelati dalla legge.

In conclusione il tronco da Candela a Santa Venera è di capitale importanza; pone in maggiori comunicazioni contrade ubertose, popolate e celebri, o non può restare come semplice disegno nei cartoni del Ministero dei lavori pubblici.

Per queste sommarie considerazioni spero che l'onorevole ministro vorrà arrendersi o, come il *Barbero benefico* dell'arte italiana, desistere alla fine dal suo proposito di continuo diniego. È una vera, chiara e certa giustizia che a termine di legge si reclama, ed io confido che voglia fare adesione alla proposta della Commissione.

Ministro dei lavori pubblici. Mi duole molto di non poter aderire ai desideri dell'onorevole deputato, Del Zio. Comprendo anche io che le sue considerazioni hanno moltissimo peso, ma la Camera deve osservare che gli obblighi assunti dal Governo erano condizionati all'intervento dei comuni ed all'adesione della società delle meridionali di assumersi la costruzione e l'esercizio di quella ferrovia alle condizioni stabilite. Ora queste condizioni non si sono potute verificare, malgrado che il Governo abbia sollecitato, come lo stesso deputato ha detto, i comuni e le provincie ad intervenire. Se dunque le condizioni non si sono potute verificare, egli vede che il Governo non ha altro vincolo.

E qui, mi piace di ricordarlo, si facevano dal mio collega delle finanze considerazioni di ordine generale, perchè le opposizioni che noi solleviamo sono appunto d'ordine generale, onde essere in grado, cioè, di adempiere agli altri oneri che ci assumiamo. Io quindi debbo opporre alle domande dell'onorevole Del Zio quelle stesse considerazioni di interesse pubblico finanziario che opponeva il ministro delle finanze.

L'onorevole Del Zio ripeteva alla Camera che questi obblighi il Governo li ha già in base ad una legge; ma, se già vi sono per legge, è inutile fare nuove disposizioni.

Lasciamo adunque che le cose rimangano nel loro stato, non le pregiudichiamo; e, se si crede che vi è già questo impegno, non lo viziamo, non lo dissipiamo oggi, non veniamo a dire che il Governo si toglie di dosso un obbligo che aveva. Ma, se quest'obbligo per caso non ci fosse, e perchè vorrà la Camera assumerlo in questo momento, a fronte di quanto già siamo costretti a fare malgrado le condizioni delle finanze?

Quindi io concludo col mio collega, pregando gli onorevoli della Commissione e gli altri onorevoli deputati che hanno proposta quell'aggiunta di non insistere, e in ogni caso pregando la Camera a respingerla.

Bonghi, relatore. Quando si dice altrui: parla, parla, si dice a se medesimo: taci, taci.

L'opposizione dell'onorovole ministro dei lavori pubblici non può non rin-
 crescere alla Commissione. Questa aveva ragione di credere che, in un animo
 equo e giusto come il suo, la luce fosse stata già fatta dai molti discorsi
 che pure si eran tenuti rispetto a questa strada da Candela alla fiumana
 d'Atella.

Cominceremo dall'osservare che qui non si tratta di quelle linee di nuova
 immaginazione, delle quali il ministro delle finanze si sgomenta; si tratta
 di una strada ferrata la quale è stata surrogata dal Parlamento nel 1865
 alla strada di Conza, piccolo compenso alle popolazioni alle quali quella era
 tolta. Coteste popolazioni hanno aspettato fino a qualche mese la prima
 parte di questa strada, il tronco da Foggia a Candela, per il quale è stata
 votata la convenzione colle meridionali nella giornata di ieri.

Il Governo ha fatto il dover suo verso quelle popolazioni, lasciando com-
 piere cotesti tronchi così tardi, o negandosi era a compiere il resto? Era
 questo ciò che la legge del 1865 ordinava? No. La Camera, votando la con-
 venzione colle meridionali, vi avrà osservato che il Governo vi si è obbligato
 a contribuire per 70 mila lire nelle spese di esercizio; ora la legge del 1865
 apriva a questa strada per questo fine un credito di lire 75 mila. D'altra
 parte il Governo ritrae un profitto da questa strada che non spetterebbe
 ad esso.

Il Parlamento aveva voluto dare questa strada a quelle popolazioni, come
 diceva, per un compenso; aveva detto loro: se voi supplite fino ad un certo
 punto, io supplirò al rimanente. Ed il Governo che cosa fa invece? Come la
 società delle meridionali gli ha chiesto di poter usare 8800 metri di cotesta
 strada, quanti se ne contano da Foggia a Corvaro; donde vi spicca la strada
 per Benevento a Napoli; il Governo gliel'ha accordato ed ha fatto bene; ma
 poichè con ciò questa seconda strada s'allunga di 1600 metri, sui quali sarà
 quindi pagato un sovrappiù di garanzie, il Governo ha stipulato colla società
 che questa lo deve pagare 36 mila lire all'anno. Ora, cotesto 36 mila lire
 sono un vantaggio che il Governo ha accattato per sé sopra una strada, di
 cui il Parlamento aveva concesso il beneficio a quei comuni, e per la quale
 cotesti comuni si erano obbligati ad un compenso fisso. Poichè il Governo se
 ne profittava, non deve andare a diminuzione del carico dei comuni almeno
 una parte di coteste 36 mila lire?

E v'ha di più; nel 1868 il Parlamento ha stanziata una somma di lire
 200,000 per una strada nazionale da Candela a Ponte Santa Venero, senza
 scemare la sovvenzione chilometrica assegnata nel 1865 alla strada da Can-
 dela alla fiumana d'Atella. Questa strada non si è fatta.

Ora queste popolazioni rinunziano a questa strada nazionale.

E che cosa vi si domanda ora dalla Commissione? Non vi si domanda
 niente di nuovo o di eccessivo. La Commissione ha receduto dal chie-
 dere che il Governo dia a quei comuni, come avrebbe pur potuto, tutte le 36
 mila lire, le quali pure non sono un preciso equivalente del di più di garan-
 zia sui metri 1600 di più della strada, perchè la società si è obbligata a pa-

garle in perpetuo, anche dopo che la garanzia non ne dovrà più essere pagata, il che sarà più presto sulla strada da Foggia a Napoli che sopra qualunque altra delle meridionali. Adunque, qui non si chiede nulla al Governo; si domanda solo che tenga il patto al quale il Parlamento l'ha obbligato nel 1865 verso i comani lungo la strada da Foggia alla fiamana d'Atella.

Si può egli, contro una domanda così discreta e fondata sopra ragioni così speciali, opporre, come ha fatto l'onorevole ministro delle finanze, una ragione generale che non regge punto, poichè questa non è strada nuova, nè si domanda per essa stanziamento nuovo?

È vero che la sovvenzione chilometrica complessiva, che con questo articolo della Commissione si propone, è di 120,000 lire; dove la sovvenzione chilometrica che la legge del 1865 prometteva a questa stessa strada era di 100,000 lire. Ma io vi ho detto che il Governo sopra questa strada ha risparmiato 50,000 lire e prende dalle meridionali 36,000 lire all'anno; cosicchè le 20,000 lire di più che sulla sovvenzione chilometrica si aggiungono non sono un nuovo onere, ma la restituzione o la conferma d'una parte di ciò che non ha diritto di guadagnare.

Vuole l'onorevole ministro delle finanze essere così avaro di benefici per popolazioni verso le quali siamo così severi già noi nell'imporre contribuzioni; vuole essere così arcigno e daro appunto con quelle popolazioni del regno, le quali, basta che egli guardi una delle carte d'Italia che ha davanti a sé, per accorgersi come sieno sprovviste di mezzi di comunicazione, come sieno sprovviste di tutti quei mezzi di ricchezza pubblica, della quale egli prende pur tanta parte per l'erario pubblico?

Io prego dunque l'onorevole ministro ad uscire da quella nube di opposizione nella quale si è posto per fulminare così questa come tutte le altre strade possibili. Qui non si tratta di sfolgorare da Giove, ma si tratta di ragionare da uomo (*Si ride*), e, se egli mi prova che questa domanda sia soverchia, che sia irragionevole, così per l'importanza della strada, come per la giustizia dovuta alle popolazioni della Basilicata, la Commissione rinunzierebbe alla sua proposta; ma egli non lo potrà provare, poichè è evidente che non è così, o la Commissione non può quindi che persistere nella proposta fatta e pregare la Camera di volerla accogliere.

Ministro per le finanze. Io non amo stare nelle nuvole e tanto meno fulminare l'onorevole Bonghi, dalle cui frecce stento a difendermi.

Memore del resto della discussione nostra del 1865 (imperocchè vedo che sta per tornare in campo Manfredonia, che era allora valorosamente rappresentata in Parlamento dall'onorevole Bonghi)...

Bonghi, relatore. Ne parleremo poi.

Ministro per le finanze... l'onorevole Bonghi ha questo modo di ragionare.

Se per caso, per un dato lavoro è stata deliberata una spesa di *tot*, e chò all'effettuazione di questo lavoro questa somma non sia stata spesa tutta, pare che quell'economia, quella diminuzione di spesa sia una cosa che debba essere assegnata alle popolazioni a cui beneficio il lavoro si fece.

Bonghi, relatore. In continuazione del lavoro stesso.

Ministro per le finanze. Parmi sia questo l'ordine delle idee dell'onorevole Bonghi. Ma egli mi concederà di vedere la cosa un po' diversamente.

Io qui in sostanza trovo che per la linea di cui si tratta, da Candela alla finmana di Atella, mentre la legge precedente assegnava l'annualità di 100 mila lire, l'onorevole Bonghi propone un'annualità di 120 lire, in totale qualche cosa di più.

Quando questa strada si faccia, cessa di essere nazionale la strada parallela, la strada ordinaria; per conseguenza quelle 120 mila lire, che l'onorevole Bonghi viene ad assegnare a questa linea come corrispettivo della non costruzione della strada ordinaria, mi ammetterà che sono un vero soprappiù; giacchè, ogniquale volta la strada si costruisse, non ci sarebbe da fare la strada ordinaria, poichè non sarebbe strada nazionale.

Aggiungo ancora un'altra osservazione.

L'onorevole Bonghi sa egli se a queste condizioni le meridionali accettano questa concessione? Se egli lo sa, devo dichiarare che su quest'argomento ne sa più di noi, perchè noi ignoriamo interamente se a queste condizioni la società delle meridionali accetta questa concessione.

Io per conseguenza non credo di racchiudermi nelle nuvole pregando la Commissione di attenersi alle cose che sono state deliberate, e di accettare soltanto contratti formali, come sono quelli che furono infino ad ora proposti; o almeno se trattasi di facoltà accordate al Governo, di tenere queste facoltà nei limiti precisi, quali sono stabiliti dalle leggi precedenti, perchè, se veniamo a variare, ad allargare indefinitamente questi limiti, è evidente che ci imbarchiamo in una discussione la quale ci devia affatto dal cammino che ci eravamo prefisso.

Io poi non credo di meritare il rimprovero che mi fa l'onorevole Bonghi di avarizia rispetto alle popolazioni di cui discorriamo; mi pare che il contegno tenuto dal Ministero in tutta questa faccenda delle strade ferrate gli deve aver dimostrato che, so un proposito abbiamo, egli è il proposito serio di condurre a compimento le grandi linee che interessano le provincie meridionali; ma, per riescire in questo stesso intento, fin da principio, io non lo nascondo, abbiamo fatto il viso dell'armi contro tutte queste aggiunte che vengono a complicare o qualche volta mettere a rischio, a compromettere le grandi linee.

Noi ci siamo prefisse essenzialmente le grandi arterie; intorno a queste non vi è sacrificio che ci paia soverchio; quindi preghiamo la Camera, massime nelle attuali condizioni, di limitarsi ad assicurare le grandi linee, e di non smarrirsi in tanti complementi, contro i quali io non ho nulla a ridire, e non li voglio attaccare in merito, ma, dico, prego la Camera di limitarsi ora alle sole proposizioni che le sono state fatte.

Per queste ragioni io combatto questa prima e combatterò ancora più le altre proposizioni che in appresso verranno.

E qui giova spiegare un concetto che è nella mente di molti.

La società delle meridionali, ad esempio, è incorsa in certe multe; queste multe sono acquisite al Tesoro come un'altra entrata qualunque; ora pare a taluni che non sia un sacrificio pel Tesoro il prendere l'ammontare di quelle multe, applicandolo alla costruzione di questa o di quell'altra strada ferrata. Io combatto questo principio, e prego l'onorevole Bonghi di credere che non è per combattere l'esecuzione delle strade, ma sibbene per staro nei limiti di ciò che è possibile di fare nell'attuale condizione di cose.

Rifletta l'onorevole Bonghi e rifletta la Camera che per parte mia credo già audacia ed audacia grandissima nelle contingenze attuali il prendere impegno di eseguire il progetto di legge nei limiti che vi sono presentati. Egli è sotto questo punto di vista che prego la Camera di non andare al di là delle proposte che le sono state fatte dal Ministero, e di non accettare neppure l'articolo a favore del quale parlava l'onorevole Bonghi.

Voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata, la pongo ai voti.

(La discussione è chiusa.)

Dunque, come la Camera ha inteso, la Commissione ha proposto una nuova redazione del numero V dell'articolo 21 di cui ho dato testè lettura.

Il Ministero ha dichiarato di respingere questo numero V. Lo pongo ai voti.

(La Camera lo approva.)

Leggo ora l'articolo 22.

A quest'articolo l'onorevole Cadolini ha proposto la seguente redazione in sostituzione di quella della Commissione:

« Art. 22. È data al Governo la facoltà di concedere, per decreto reale, all'industria privata la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate:

« Da Zollino a Gallipoli;

« Da Lucera a Manfredonia;

« Da Ponte Santa Venera alla fiumana d'Atella;

« Da Giulianova a Teramo.

« L'ammontare delle multe delle quali risulterà debitrice la società delle strade ferrate meridionali, in virtù dell'articolo 8 della convenzione 28 novembre 1864, approvata con legge del 14 maggio 1865, n° 2259, sarà applicato come sussidio, distribuito in ragione dei chilometri rispettivi, alla costruzione delle suddette ferrovie.

« Nel caso in cui, per l'apertura di una di queste ferrovie, una strada cessi di essere nazionale, il Governo accorderà, con decreto regio, per la costruzione di essa, un sussidio corrispondente ad una annuità eguale all'annua spesa media fatta nell'ultimo decennio dallo Stato per le riparazioni e la manutenzione della stessa strada nazionale e all'economia ottenuta dallo Stato medesimo nei trasporti postali e per altri servizi pubblici eseguiti sulla strada ordinaria. »

linea adriatica, noi possiamo tenere per fermo che, applicando le multe come sussidi alla costruzione di queste ferrovie, lo Stato farà un buon affare e si assicurerà un utile considerevole. Il desiderio di abbreviare la discussione, mi dispensa dall'entrare in più minuti particolari.

Presidente. La parola spetta al signor ministro delle finanze.

Ministro per le finanze. Vorrei ricordare all'onorevole Bonghi ed alla Camera le parole che egli diceva un momento fa.

Egli chiedeva: che cosa è questo bosco del *Consiglio*, di cui non si misura il valore?

Ora io domando all'onorevole Bonghi: come saranno definite queste multe che si concedono come sussidi perchè sieno fatte strade ferrate? Sono esse fuori di contratto? Sono liquidate? Sa egli a quanto ammontino?

Non capisco affatto il concetto che possa informare una proposta di questo genere. Non so comprendere in qual modo le multe in cui incorra una società ferroviaria possano essere applicate alla costruzione di qualche tronco di ferrovia. Si vuole forse separare il bilancio di una strada ferrata, e tutto ciò che vi si attiene, dal resto del bilancio dello Stato? È questo il principio che vi dirige? Badate allora che altre provincie vi potrebbero domandare somiglianti garanzie.

Vorreste forse considerare queste multe come un provento diverso da altro? Bisognerebbe dunque applicare a spese diverse proventi diversi. Questo sarebbe un concetto dissolvente per l'amministrazione.

Torno all'argomento primo. Queste multe sono esse state definite in modo incontrastato? Questi sussidi che si daranno sotto forma di multa saranno sufficienti? Avete commisurato bene tale sussidio coll'effetto che volete ottenere? Niente affatto.

La forma dunque di questo provvedimento è la negazione di ogni buon principio amministrativo, e non è neanche conveniente sotto il punto di vista politico. Perciò prego la Camera di non accettare simile proposta.

L'onorevole Bonghi mi rimprovera quasi d'ingratitude perchè io mi permetto di combattere qualcuna appena delle proposte della Commissione. Egli diceva di poter dimostrare che il progetto della Commissione viene a costare qualche milione di meno di quello che costa il progetto ministeriale.

Ebbene, sia pure, la Commissione ha introdotto delle migliorie per la pubblica finanza, ma l'onorevole Bonghi ha egli tanta premura, se si è ottenuto qualche milione di risparmio, ha egli tanta premura di spenderli così presto?

Voglia l'onorevole Bonghi considerare che in questo momento le nostre condizioni sono tali, che per verità se si riesce a conseguire un dato effetto con una minore spesa, non è questa una ragione per affrettarsi subito a consumare quel risparmio. Quindi sotto tutti i punti di vista io insisto perchè non sia accettato l'articolo, così quello proposto dall'onorevole Bonghi, come quello dell'onorevole Cadolini, che ormai pare si sieno fusi, perchè mi pare che l'onorevole Bonghi almeno abbia accettata anche l'aggiunta da Giuliani a Teramo, che sarebbe da costruirsi per mezzo degli anzidetti sussidi.

Presidente. L'onorevole Mazzarella ha facoltà di parlare.

Mazzarella. La cedo all'onorevole Bonghi; parlerò dopo.

Presidente. Perdoni, dopo c'è l'onorevole Sebastiani.

Mazzarella. Allora parlerò io.

Presidente. Parli pure.

Mazzarella. Finalmente è giunto il momento che si possa parlare della ferrovia da Zollino a Gallipoli. E dal 1861 che nel Parlamento italiano vi fu una Commissione che disse: è necessario che vi sia una strada ferrata da Zollino a Gallipoli. E poi nel 1864, e poi nel 1867 non c'è stata Commissione o ministro che non abbia detto essere necessaria la strada ferrata da Zollino a Gallipoli! Nell'attuale progetto la strada viene ad essere posta nell'ultimo articolo. Ciò non toglie però che sia di grande necessità, e la necessità è accresciuta, perchè quella stessa strada ferrata che giunge sino a Zollino non può avere la sua vera conclusione se non giunge a Gallipoli. Ora la questione delle multe sarebbe il modo di prolungare indefinitamente la cosa, ed è giusto che la Commissione ne parli solo per togliere ogni difficoltà. Ma il ministro anzitutto deve riconoscere la necessità di questa strada. Ora l'onorevole ministro delle finanze, coll'unire insieme le due questioni, quella della strada e quella delle multe, venne a mettere fuori gravi difficoltà, e così perdere di vista questa vera necessità di strada. Si riconosca finalmente questa necessità. Io questo precisamente desidero, cioè che sia presto riconosciuta. Non voglio neppure essere lungo, ma dico: pensate che Gallipoli finalmente ha bisogno di una strada; l'avete data a tutti, ben anche ad Ivrea ed Aosta, l'avete data dappertutto; finalmente siamo giunti all'ultimo articolo, e si venga anche su questo ad una decisione.

Voci. Ai voti!

Bonghi, relatore. L'onorevole ministro delle finanze ha detto che la Commissione aveva premura di spendere da una parte ciò che aveva risparmiato dall'altra.

Io ringrazio l'onorevole ministro delle finanze di aver riconosciuto che la Commissione si è dato carico di risparmiare da una parte; ora dall'altra non si è dato punto carico di spendere, come egli dice, ma bensì si è dato carico di diminuire il peso delle garanzie che gravano annualmente sul bilancio, e diminuirlo nelle provincie meridionali appunto nelle quali queste garanzie pesano di più. Esso ha cercato di trovare nelle lunghe discussioni del Parlamento, nelle promesse fatte dal Governo a più riprese, e nel fatto stesso dei luoghi, se si potessero, senza dispendio dell'erario, costruire alcune strade le quali, congiungendo alcuni dei principali centri di produzione o di commercio, avessero fatto accrescere il movimento sulle linee arteriali che il Governo ha costruito, e così accrescessero i prodotti di queste.

Il signor ministro delle finanze poi mi ha più volte ripetuto, con un certo sorriso, Manfredonia. Ma io non sono più deputato di Manfredonia da gran tempo, e non avrei rispetto ad essa altro obbligo che di non darmene nessun pensiero, poichè due volte non ha voluto me ed ha scelto in mia vece non so

chi, ma certo un cittadino migliore di me. (*Si ride*) Se il ministro delle finanze avesse avuto tempo di occuparsi di una così piccola cosa, come è una strada ferrata da Lucera a Manfredonia, avrebbe idea dei comuni a cui essa giova e della provincia di Capitanata; poichè io non so in quale parte del regno, per una strada di 55 chilometri, sia stato già assicurato fra comuni, provincie e privati un sussidio di due milioni, cioè di più della metà della spesa...

Voci. È in pianura.

Bonghi, relatore. E per la strada da Zollino a Gallipoli i sussidi già ammontano a lire 700 mila; sono meno notevoli, ma non mancano per quella da Ponte Santa Venere alla fiumana d'Atella, e per l'ultima da Giulianova a Teramo. E quanto a quest'ultima poi è bene osservare che Teramo è il solo capoluogo delle provincie napoletane che non è ricongiunto a nessuna linea di strada ferrata. Ed ora per la costruzione di cotesta strada che cosa chiediamo? Abbiamo osato forse chiedere al Governo un sussidio, uno stanziamento nuovo sul suo bilancio? Abbiamo dato al Governo l'obbligo di aggiungere per costruire questa linea tutto ciò che manchi ai sussidi votati dai comuni e dalle provincie? No; abbiamo solo sostenuto un principio che non so come possa parere così strano al ministro delle finanze. Noi abbiamo visto che l'erario ha una fonte di entrata di un carattere speciale, quantunque certo sia una di quelle alle quali ha attinto finora quasi nulla, e questa fonte di entrata consiste nelle multe che debbono pagare le società le quali hanno indugiato le loro costruzioni al di là dei termini stabiliti per legge.

Ora noi abbiamo detto: se queste multe ci debbono essere, non è egli giusto che debbano andare a beneficio di coloro ai quali fa prodotto il danno economico di cui queste multe sono la conseguenza? Questo danno economico fu prodotto a quelle provincie in cui queste strade si dovevano costruire quattro o cinque anni fa, ed in cui non si sono costruite. Si può egli immaginare un compenso più modesto, più ragionevole che quello di concedere a queste provincie il prodotto di tali multe, onde aiutarle a costruirsi delle strade? Queste multe saranno poche o molte; noi non diciamo già al Governo di darne molte se saranno poche, o poche se saranno molte; darà quello che risulterà. Anzi abbiamo dato al Governo il mezzo di potersi intendere più facilmente colla società delle meridionali, quando questo principio sia accettato, poichè è evidente che la società delle meridionali saprà che quello che dovrà pagare come multa è un danaro che dovrà essere speso ad aumentare il prodotto sulle sue linee stesse; ecco dunque la ragione dell'articolo che la vostra Commissione ha proposto: non mi resta che pregare la Camera a votarlo.

Voci. Ai voti! ai voti!

Ranalli. Domando la parola.

Ministro dei lavori pubblici. Non aggiungerò parola a quanto ha detto il mio onorevole collega; solo richiamar deggio l'attenzione della Camera sulla natura della proposta dell'onorevole Cadolini, colla quale si viene a preoccupare tutto il futuro, perchè quella proposta è illimitata. Non dice le multe maturate fino ad oggi, ma dice in genere le multe di cui risulterà

debitrice la società; dunque noi veniamo con questa proposta a preoccupare il futuro insieme ed il passato, ed a rendere interessate tante località a fare che la società delle meridionali ritardi la costruzione delle linee, onde abbiano a maturare nuove multe in esclusivo vantaggio loro.

Questo è un vizio inerente alla proposta, che non essendo limitata non lascia sapere che cosa si vota, poichè si ignora la precisa somma a cui portano le multe decorse, e molto meno poi si conoscono quali saranno quelle future. Anche per ciò io debbo oppormi alla proposta.

(Vari deputati chiegono di parlare.)

Molte voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. Sembra che si voglia passare ai voti.

Cadolini. Io vorrei...

Presidente. Se deve proseguire la discussione, la parola spetta all'onorevole Brunetti, il quale aveva proposto un'aggiunta all'articolo; ma dopo che la Commissione ha dichiarato che accetta la proposta Cadolini, io credo che non ha più ragione di essere.

Brunetti. Io non voglio fare un discorso.

Presidente. Sarebbe inutile.

Brunetti. Sebbene io e Mazzarella abbiamo proposto quell'emendamento che coincide sostanzialmente pel concetto con quello dell'onorevole Cadolini, pure vedendo la sua proposta redatta con più precisione e con maggiore evidenza, io dichiaro di ritirare la mia associandomi alla proposta dell'onorevole Cadolini, e con me gli onorevoli Mazzarella, Grassi ed altri che l'hanno sottoscritta.

Rammenterò solo che l'onorevole Jacini, ministro dei lavori pubblici, quando fece nel 1865 il decreto della linea per Zollino, disse nell'articolo 3 di esso: « La stazione di Zollino deve essere conformata in guisa da permettere una diramazione per Gallipoli. » Veda dunque l'onorevole Gadda come il Ministero da lungo tempo maturava questo disegno. E se a questo si aggiunge che il Consiglio provinciale, al quale ho l'onore di appartenere, ha già votato mezzo milione, mi pare che questi due fatti basterebbero per rendere persuasa la Camera.

Solo voglio osservare in questo emendamento dell'onorevole Cadolini che le parole « è data facoltà al Governo di concedere » sono parole le quali altra volta nella Camera hanno eccitato delle discussioni. Io ricordo che, quando si trattava a Torino della linea Taranto-Brindisi, dove nella legge è detto « è data facoltà al Governo di concedere, » quando io e l'onorevole Nisco e l'onorevole Pisanelli proponevamo le parole « è autorizzato il Governo, » il Ministero non volle accettare, perchè si è ritenuto sempre che colle parole « è data facoltà » si stabilisce una facoltà proprio facoltativa, mentre colle parole « è autorizzato il Governo » s'impone una certa obbligatorietà.

Io pregherei quindi l'onorevole Cadolini e la Giunta di sostituire alle parole « è data facoltà al Governo di concedere » le seguenti: « il Governo è autorizzato a concedere. » *(Bisbiglio)*

Molte voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. Rileggo l'articolo 22 come venne proposto dall'onorevole Cadolini, accettato dalla Commissione, e respinto dal Ministero.

« È data al Governo la facoltà di concedere... »

Brunetti. Io ho proposto il sub-emendamento che si dica cioè: « il Governo è autorizzato a concedere. » (*Rumori*)

Presidente. La Commissione accetta questo sub-emendamento?

Bonghi, relatore. È la stessa cosa: non è il caso.

Brunetti. Quando si dichiara che è la stessa cosa, che si dà quel senso che io intenda si dia, io ritiro la mia proposta, o prendo atto di questa dichiarazione della Commissione.

Presidente. Dunque rileggo l'articolo quale fu proposto dall'onorevole Cadolini:

« Art. 22. È data al Governo la facoltà di concedere, per decreto reale, all'industria privata la costruzione o l'esercizio delle strade ferrate:

« Da Zollino a Gallipoli;

« Da Lucera a Manfredonia;

« Da Ponte Santa Venere alla fiumana d'Atella;

« Da Giulianova a Teramo.

« L'ammontare delle multe delle quali risulterà debitrice la società delle strade ferrate meridionali, in virtù dell'articolo 8 della convenzione 28 novembre 1864, approvata con legge del 14 maggio 1865, numero 2259, sarà applicato come sussidio, distribuito in ragione dei chilometri rispettivi, alla costruzione delle suddette ferrovie. »

L'altro paragrafo rimane soppresso?

Cadolini. Sì, signore, rimane soppresso.

De Cardenas. Propongo la divisione.

Presidente. È tardi. Doveva domandarla prima.

Pongo ai voti questo articolo 22.

(Dopo prova e controprova, è ammesso.)

VI.

Il conflitto franco-prussiano, e le sue prime conseguenze in Italia (cioè l'occupazione di Roma, il rinnovamento dell'Assemblea nazionale, e la discussione delle tre grandi leggi per l'accettazione del plebiscito romano, pel trasferimento della capitale a Roma, e per le guarentigie alla Santa Sede) non sospendono le trattative per l'urgenza della ferrovia dell'Anfilo. — Una Commissione di deputati si presenta al ministro Gadda. — Carteggio fra l'onorevole Del Zio e l'onorevole Gadda. — Rapporto del direttore generale delle ferrovie meridionali. — Ultima lettera del deputato Del Zio al ministro. — Osservazioni e rimembranze.

1°

Lettera al senatore commendatore Gadda ministro dei lavori pubblici.

Firenze, 26 dicembre 1870.

Onorevolissimo signor ministro,

La S. V. ricorderà certamente che giorni sono accolse con benevolenza una Commissione di deputati composta degli onorevoli Pisanelli, Bonghi, Sebastiani, Mazzarella, De Donno e della quale io pure feci parte. Aveva essa incarico di chiederle un definitivo provvedimento sulla questione delle *multe* nelle quali è incorsa la società delle ferrovie meridionali, e ricordarlo come, per voto della Camera, sia autorizzato il Governo a concederle in sussidio di quattro tronchi ferroviari, uno dei quali appartiene al Melfese, e quindi al collegio che io rappresento.

In tale occasione la S. V. non solo diede opportune spiegazioni e promesse, ma rivelò pure il desiderio che io le ponessi in lettera un ricordo di quanto riguarda più particolarmente il tronco da Candela a Santa Venere.

Questo tronco, *nel suo sviluppo ulteriore fino ad Atella*, dovrebbe beneficiarsi di una parte del sussidio delle *multe*, ma per se stesso essendo dotato sufficientemente coll'articolo 5 dell'ultima legge sulle ferrovie, approvata dalla Camera nella tornata del 30 luglio 1870, può essere subito eseguito.

L'articolo infatti provvede nel seguente modo:

« Il Governo è autorizzato a concedere alla stessa società delle meridionali la costruzione e l'esercizio del tratto di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere, assegnandole una sovvenzione annua di lire 60,000 e dandole inoltre le lire 200,000 di capitale, che si dovrebbero erogare nella esecuzione della strada nazionale da Candela a Ponte Santa Venere, a norma della legge 27 giugno 1869, n° 5147, relativa alle strade nelle provincie meridionali. »

La S. V. commovendosi all'idea che il ritardo prolungato della costruzione nuoce immensamente a quelle popolazioni che non possono raggiungere la stazione di Candela nè col mezzo della ferrovia, nè con rotabile ordinaria, mi promise una risposta in iscritto. La invoco dunque colla presente affinché si possa dalle autorità comunali e provinciali, dalla Commissione dei deputati e dal Governo agire di concerto, ed essere presentata al Parlamento la convenzione per la quale deve alla fine tradursi in fatto un tronco che da 10 anni si sospira.

Gradisca gli attestati della mia gratitudine e mi creda

Devotissimo

FLORIANO DEL ZIO.

Risposta.

*

9 gennaio 1871.

Onorevole signore,

Ebbi la sua del 26 scorso, e se tardi vi rispondo è in causa della mia assenza da Firenze.

Come ella sa il Ministero ha già compinta la liquidazione delle multe nelle quali è incorsa la società delle ferrovie meridionali, ma prima che se ne possa ripartire l'ammontare a beneficio delle quattro linee contemplate dall'articolo 20 della legge 25 agosto scorso, è necessario che si attenda il giudizio dei tribunali, cui vuol ricorrere la società.

In quanto alla concessione del tratto di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venera, io sarò lieto di addivenirvi fin da ora; ma è perciò necessario che i comuni interessati spingano con ogni impegno la società delle meridionali ad attendere alle condizioni.

Mi creda con stima

Dev. suo

GADDA.

*Onorevole
signor deputato DEL ZIO.*

Replica.

Firenze, 11 gennaio 1871.

Onorevolissimo signor ministro,

Non mi ha sorpreso il piccolo ritardo della risposta alla mia del 26 scorso mese ed anno. Tocca a me di chiedere scusa alla S. V. illustrissima, se nella conoscenza in cui era della necessità di lei assenza da Firenze o dimora in Roma, soddisfiso oggi appena alle felicitazioni del capo d'anno, aggiungendovi la preghiera di gradire una copia, in edizione distinta, dell'ultimo mio discorso alla Camera (1).

(1) Quello per l'accettazione del plebiscito romano e trasferimento della capitale del regno da Firenze a Roma. Tornata del 23 dicembre 1870.

Sono poi contentissimo di poter rilevare dalla lettera che ieri mi ha inviato come la S. V. sia *ben lieta di addiuvare fin da ora* alla definitiva sistemazione del gran tronco Foggia-Candela in quello che lo completa, cioè Candela-Santa Venere. Per dieci chilometri di strada pianeggiante che mancano sì nella forma ferroviaria, come in quella di una rotabile ordinaria, l'intera Basilicata del Melfese non può comunicare colla gran rete dell'Adriatico. Avvolta certamente come è la S. V. nelle cure dei grandi lavori della nazione ha diritto a non essere infastidita dalle mie ripetute istanze. Ma il ministro che compirà quel tronco troverà gloria superiore al comun credere, nè il successo uscirà dal piano delle opere geniali e monumentali d'Italia. Il Melfese è il vero antico centro dell'ex-reame di Napoli, e dove per due secoli grandeggiò la monarchia dei Normanni e degli Svevi. Chi ne ristabilirà le comunicazioni con Bari, Foggia, Benevento sarà benemerito di tutto il Mezzogiorno, perchè avrà dato sbocco e ferma base a quella corrente di commercio della Puglia centrale, che deve mirare a Brindisi; corrente che trovasi ora sviata e senza indirizzo. Ella dice che i comuni debbono spingere con ogni impegno la società delle meridionali. È da dieci anni che la loro voce si è fatta udire, e il Governo, come ella ben sa, ha provveduto a quanto può legittimamente chiedere la società stessa. Se verrà compiacersi dirmi quali sieno le ultime conclusioni del senatore Bona (il quale, del resto, mi disse in addietro che per parte sua era sempre pronto), farò ripetere le deliberazioni, adesioni o istanze che dovessero per avventura ancora farsi dai comuni. Ma dalla S. V. mi attendo la celere presentazione al Parlamento della legge relativa alla concessione del tronco, senza che resterebbero azerili le migliori speranze.

Verrò fra giorni ad ossequiarla di nuovo, e mi lusingo che farà buon viso anche ad altre ragioni che non potei sottoporle allorchè venni in Commissione con gli onorevoli Mazzarella, Sebastiani e De Donno.

Gradisca intanto gli attestati preventivi della mia profonda gratitudine per quanto sarà per fare, e mi creda

Devotissimo ed obbligatissimo
FLORIANO DEL ZIO.

2°

**Lettera diretta al Ministero dei lavori pubblici in data 25 gennaio 1871,
n° 730-123 dalla società italiana per le strade ferrate meridionali. —
Servizio delle costruzioni.**

Colla nota n° 8171-431, divisione 7ª, cotesto onorevole Ministero rammentando il disposto dell'articolo 19, § 5 della legge 28 agosto 1870, n° 5858, invita questa società a fare le sue proposte, relativamente al prolungamento della linea di Candela sino al Ponte di Santa Venere, cui tale paragrafo si riferisce.

Il Ministero conosce già per le note del 18 gennaio e 28 ottobre 1869, in quali termini possano stare contenute le proposte di questa società a tale riguardo; ciò nonpertanto il sottoscritto si fa debito di rispondere senza indugio alla sollecitazione avuta e di considerare a nuovo la cosa nelle condizioni fatte dal citato articolo di legge.

Il medesimo stabilisce, che accordandosi a questa società la concessione della costruzione e dell'esercizio del tratto di ferrovia in discorso, le sarebbe assegnata una sovvenzione annua di lire 60,000; e il capitale di lire 200,000 per una volta tanto, oltre alle sovvenzioni che i municipi e le provincie potranno accordare.

Nella lettera del 18 gennaio 1869, quando ancora non si aveva che un progetto sommario del tronco di linea in questione, questa direzione aveva supposto la sua lunghezza di metri 10,550, e aveva indicato come necessaria alla sua costruzione la somma di un milione di lire.

Il progetto che si presentò al Governo il 23 ottobre successivo, portava la lunghezza effettiva di quel tronco a metri 11,662 50; e da questa maggior lunghezza o dalle speciali circostanze locali rilevate nello studio del medesimo e ricordate nella lettera d'accompagnamento del progetto, ne venne necessariamente un aumento nel preventivo della spesa, la quale è da ritenersi non inferiore ad 1,200,000 lire.

È adunque da farsi il parallelo del carico che ne verrebbe alla società per ammortamento e interessi di questa spesa di costruzione, e per spese d'esercizio, di fronte ai corrispettivi accordati dalla legge e ai prodotti dell'esercizio, a fine di desumerne la misura del concorso che dovrebbe essere prestato dai corpi morali interessati; ed ecco riepilogato in poche linee siffatto parallelo:

Spesa di costruzione del tronco, come fu detto sopra . . . L.	1,200,000	»
Si deduce il capitale accordato dalla legge. »	200,000	»
Restano a provvedersi . . . L.	1,000,000	»
Ammortamento ed interessi della detta somma di un milione di lire in ragione del 9 e mezzo per cento all'anno L.	95,000	»
Spesa annua d'esercizio per chilometro L. 5000		
Si deduce il prodotto annuo in. »	1500	
Resta il passivo dell'esercizio L. 3500 per chilometro		
e per chilometri 11,662 50 L.	40,818	75
onde il carico annuo dipendente dalla costruzione e dall'esercizio salirebbe a. L.	135,818	75
da cui deducendo il sussidio governativo in »	60,000	»
Rimarrebbe a coprire al passivo annuo di. L.	75,818	75

Ecco pertanto la somma limite per la quale dovrebbero obbligarsi a concorrere i corpi morali interessati, onde mettere questa società in grado di assumere la concessione accordata dalla legge.

Il sottoscritto ha già intavolato pratiche per stabilire le basi ed i termini del suddetto concorso, e si dà a sperare che possano le medesime approdare ad un favorevole risultato, nel qual caso questa società non metterà indugio a dare opera al richiesto prolungamento.

È adunque da attendersi il risultato di queste pratiche. Intanto il Ministero potrà col mezzo delle autorità locali agevolare il compito della società eccitando i corpi morali a prestare il chiesto concorso, in ragione dell'utile rispettivo, e in guisa che la somma precedentemente desunta possa essere al più presto formata.

Quando poi si opponesse che il prolungamento della linea da Candela a Ponte Santa Venere aumenterà il prodotto chilometrico d'esercizio calcolato più sopra sulla base di quello ottenuto per il tronco da Foggia a Candela, sarebbe da osservare che un tale aumento non potrà essere molto rilevante, ed in ogni caso è ben giusto che esso vada a scemare il passivo che la società ha assunto col compiere ed esercitare il tronco da Foggia a Candela, il quale è attualmente di ben 169,000 lire all'anno, come risulta dal seguente specchio:

Spesa fatta per completare il tronco	L. 1,500,000
Interessi ed ammortamento di tal somma in ragione del 9 e mezzo per cento	L. 142,500
Spesa annua chilometrica d'esercizio.	L. 5000
Prodotto brutto chilometrico.	» 1500
Passività annua per chilometro . . . L.	3500
e per chilometri 39'.	L. 136,500
Totale carico annuo . . . L.	279,000
Si deduce il sussidio accordato dal Governo e comuni di. . . »	110,000
Resta a carico della società il passivo di . . . L.	169,000

Che se il concorso che si potrà ottenere dai corpi morali per il prolungamento a Ponte Santa Venere, fosse troppo lontano dalla somma che si è calcolata di sopra, rimarrebbe ancora una via al Governo, e sarebbe quella indicata dalla Commissione parlamentare, cioè di aumentare il concorso governativo col condono del canone annuo, che la società paga per il godimento del tratto da Foggia a Candela; allora quello dei corpi morali rimarrebbe ridotto a non più di lire 40,000, e potrebbe essere senza troppa difficoltà coperta.

Nella speranza che le premesse considerazioni saranno dal Governo debitamente apprezzate, il sottoscritto ha l'onore di conformare i sensi del suo profondo rispetto.

Il direttore generale
BONA.

3°

Questo rapporto del direttore Bona, non essendo stato comunicato nella sua data, ma solo 15 giorni dopo all'estensore della presente raccolta, venivano ancora rinnovate le istanze nel seguente modo :

Al ministro Gadda.

Firenze, 31 gennaio 1871.

Onorevolissimo signor ministro,

Le gravissime occupazioni della S. V. illustrissima non le permettono al certo di pormi in condizione di soddisfare alle legittime aspettative del mio collegio, che attende da 10 anni pochi chilometri di ferrovia per potere comunicare colla gran rete dell'Adriatico.

Sono non per tanto costretto dalla coscienza della giustizia a rinnovarle le mie preghiere e chiederle una risposta e un atto definitivo di equità. Il sonatore Bona non può fare e non fa obiezioni. Dipende dunque dalla S. V. illustrissima l'ultimazione della vertenza, presentando al Parlamento l'analogha convenzione.

Sia indulgente a queste mie premure, e accolga, in segno di stima, una copia dell'ultimo mio discorso alla Camera (1).

Obbligatissimo e devotissimo
FLORIANO DEL ZIO.

Questa fu l'ultima lettera diretta al ministro Gadda. A chi, per avventura, bramasse conoscere per quali ragioni sia stata accompagnata dal discorso sulle *guarentigie*, come l'altra anteriore dell'11 gennaio da quello pel *trasferimento della capitale a Roma*, daranno spiegazione i seguenti fatti.

Nella tornata del 30 dicembre 1870 il Governo del Re volle che la Camera non solo votasse la legge pel trasferimento, ma tutte le altre che si trovavano all'ordine del giorno. Due di esse erano gravissime, cioè quella per *Nuove e maggiori spese*, e l'altra intitolata: *Lavori per l'arsenale marittimo della Spe-*

(1) Quello in appoggio del disegno di legge per le *Garanzie alla Sede pontificia*. Tornata del 23 gennaio 1871.

ria, e cessione al municipio di Genova dell'arsenale marittimo di questa città e del cantiere della Foce. Nel complesso importavano un nuovo onere allo Stato di circa 15 milioni. Il primo disegno inoltre sollevava questioni speciali colle 500 mila lire assegnate, per indennità di rappresentanza, al duca d'Aosta eletto Re di Spagna, e il secondo coll'articolo 3, che domandava: *approvazione del reale decreto del 21 luglio 1869, portante autorizzazione di una maggiore spesa di lire 2,500,000 per i lavori di costruzione dell'arsenale della Spezia.*

La seduta era stata eccezionalmente lunga, l'orologio segnava le ore sette e mezzo della sera, il calendario la vigilia di Natale, e la Camera per stanchezza era impossibilitata a proseguire nella discussione. Molti deputati in conseguenza, e specialmente gli onorevoli Mussi, Mellana, Chiaves, Lazzaro, Fabrizi e Mancini chiedevano, per vari motivi, la votazione della sola legge discussa e la sospensiva delle altre. Ne nacque un grande tumulto. Ma il presidente del Gabinetto e l'onorevole Sella non ammisero resistenza, l'uno col dilemma di Scilla e Cariddi: *chi non approva l'assegno al duca disapprova l'avvenimento al quale applaude l'Europa*, e l'altro col grido: *domando assolutamente un voto della Camera su questo argomento.* Inutile ogni sosta e ripiego. Si votarono le leggi in confusione.

L'autore delle presenti memorie, allorchè si discusse nel Comitato il progetto pei nuovi fondi alla Spezia aveva richiamato l'attenzione dell'onorevole Sella sui motivi inviolabili per cui deve un buon Governo tenere equilibrata la bilancia dei benefizi e sacrifici fra le provincie di una nazione, già federale, e divenuta unitaria in nome della fratellanza in un principio. Era riuscito così a far parte della Giunta che doveva riferire sulla legge per la Spezia, e trovavasi in condizione di apprezzare il valore di una sospensiva o di una votazione in fretta, particolarmente a riguardo dell'articolo 3 della medesima. Sicchè inviando, dopo tutti questi fatti, all'onorevole Gadda la sua lettera dell'11 gennaio, coll'addizione

del discorso sul *trasferimento della capitale a Roma*, patrocinava nel miglior modo possibile l'urgenza della ferrovia dell'Aufido; e faceva altrettanto coll'inviare il discorso sulle *guarentigie* nella lettera del 31 dello stesso mese. Anche questa legge sarà celeberrima nei destini futuri del genere umano. Per essa il pontificato cattolico si costituirà gradatamente termine obbiettivo della religione della scienza, divenendo sovrano ed autonomo (dopo circa due millenii di processo storico) non più in forma mista o per concessione imperiale, ma in modo suo proprio, e sopranazionale, e in piena aspettativa degli Stati Uniti d'Europa e d'ogni loro azione futura sull'Asia. La rivoluzione moderna della Lucania avendo concorso a completare e trasformare il patto del medio-evo, poteva inoltrare l'esigenza di dover dividere, con Palermo e Napoli, i benefici effetti di sì gran crisi.

Però con rammarico si debbono chiudere queste osservazioni dicendo che l'onorevole Gadda non aspirò alla gloria di essere salutato benefattore della federazione appulo-lucana, e restò insensibile alle tradizioni dei Viscardi, di Federico II e dei Caraccioli. Sia pure così. La logica del popolo è confidente, e basta (o presto o tardi) al suo buon dritto. Essa anzi può dar certezza che le quattro questioni *della darsena di Genova e arsenale della Spezia, dell'ordinamento forestale, della ferrovia dell'Aufido e dell'arsenale di Taranto*, legate come sono nella mente e coscienza del Parlamento da una sola legge d'ordine e di sistema o non saranno bene sciolte, o lo saranno a patto di rispettare in tutto e per tutto le norme sacrosante della giustizia, e della giustizia interpretata socialmente e valida in forma commutativa.

VII.

Nuove istanze al ministro d'agricoltura e commercio deputato Castagnola, facente le veci del titolare Gadda nel Ministero dei lavori pubblici. — Risposta del ministro reggente. — Nella tornata dell'11 maggio 1871 la questione della ferrovia dell'Asido è dichiarata dagli onorevoli Castagnola e Sella connessa a quella della destinazione di Monticchio, e intanto ai lavori non si provvede. — Opposizione ai ministri da parte degli onorevoli Del Zio, Branca e Lovito. — Le operazioni all'oscuro. — Voti della Camera di commercio di Terra d'Otranto per la costruzione dei tronchi ferroviari Zollino-Gallipoli e Taranto-Brindisi. — Solite promesse e conseguente ironia.

Con regio decreto del 25 gennaio 1871 il commendatore Giuseppe Gadda, ministro dei lavori pubblici, veniva nominato a regio commissario straordinario della città e provincia di Roma. Fu quindi affidata temporaneamente al ministro d'agricoltura e commercio deputato Castagnola la reggenza del suo Ministero.

1°

**Lettera al ministro Castagnola per la linea
da Candela a Santa Venere.**

Firenze, 2 marzo 1871.

Onorevolissimo signor ministro,

Nella prima quindicina dello scorso dicembre una Commissione composta degli onorevoli Mazzarella, Bonghi, Pisanelli, Sebastiani e De Donno (e della quale io pure feci parte) si presentava all'onorevole predecessore della S. V. per interessarlo all'assetto definitivo di alcuni tronchi ferroviari del Mezzogiorno. Per quello da Candela a Santa Venere, il quale riguarda particolarmente il Melfese, l'onorevole Gadda mi chiese un ricordo in iscritto. Essendomi affrettato a trasmetterlo, con data del 26 detto mese, n'ebbi in risposta una lettera dell'11 gennaio 1871, colla quale l'onorevole Gadda mi assicurava che sarebbe stato lietissimo di venire alla definitiva concessione del tronco.

Ringraziai subito l'onorevole ministro, prendendo atto delle sue buone intenzioni, e lo sollecitai per conseguenza a chiedere alla società per le fer-

rovie meridionali il capitolato definitivo per una convenzione da presentarsi al Parlamento. A quest'ultima conclusione non diede più seguito l'onorevole Gadda, e solo in modo non ufficiale ho potuto sapere dal senatore Bona quali sarebbero le ultime domande della società, esposte al Governo nella relazione del 25 ultimo gennaio, della quale ho copia.

Io perciò caldamente prego la S. V. a farsi dare lottura della mia dell' 11 gennaio, e considerare che il Parlamento, colla legge del 28 agosto 1870, ha votato i sussidi necessari alla costruzione del tronco, stando al progetto delle spese che la società stessa presentava poco prima, cioè nell'antecedente ottobre.

Oggi la società sostiene, che non essendo stata misurata con esattezza sufficiente la lunghezza del tronco, non sia più bastevole per le spese di costruzione la somma iscritta, e doversi ratizzare i comuni interessati per 75 mila lire annue (1).

In questo modo il tronco non sarà mai eseguito tra perchè i comuni non possono accollarsi tanta somma, come perchè una variazione nel progetto di costruzione sarà sempre motivo bastante per mandare alle calende greche un lavoro pubblico giudicato urgente dal Parlamento, e che è un misero residuo di quella linea di Conza, prima accordata e poi tolta alle popolazioni della Basilicata aufridica.

Voglio sperare che la S. V., memore come è dei precedenti parlamentari su tale argomento, saprà far valere la giustizia da tanti anni invocata, e onorarmi al tempo stesso di una risposta per mia salvaguardia innanzi al Collegio.

Gradisca i ringraziamenti ed ossequi, e mi creda

Devotissimo
FLORIANO DEL ZIO.

Risposta.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
Gabinetto del ministro.

Firenze, 8 marzo 1871.

Onorevole signore,

Se le di Lei premure per la costruzione del tronco di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere non hanno potuto sinora riuscire al desiderato effetto, non voglia credere, onorevole signor deputato, che se ne possa accagionare questa amministrazione.

Ella sa che l'articolo 19 della legge 28 agosto 1870 non fa, se non autorizzare il Governo a concedere alla società dello meridionali la costruzione o l'esercizio di quel tratto di ferrovia, assegnando alla società medesima lire 60 mila all'anno, oltre a lire 200 mila in una sol volta.

(1) Vedi pag. 103 di questa Raccolta.

L'ingerenza del Governo poteva estendersi, come si è fatto, ad intavolare o proseguire con impegno le trattative perchè la società delle meridionali accettasse la concessione alle ricordate condizioni; ma quando la società ritiene che i sussidi dalla legge accordati siano insufficienti, e si rifiuta ad assumere la concessione, se non le si assicurino più larghe sovvenzioni, l'azione del Governo si arresta, ed una nuova legge, o il concorso dei comuni riuniti in consorzio, potrebbe dar vita a ulteriori e più efficaci combinazioni.

Mi creda con la più distinta stima e considerazione

Devotissimo
CASTAIGNOLA.

Dopo la lettura di questo documento ogni uomo savio deve osservare che in esso si adduce il fatto a spiegazione del fatto. Non era la risposta, risposta da ministro.

2°

La questione della ferrovia Candela Santa Venero è dichiarata connessa con quella del bosco di Monticchio.

CAMERA DEI DEPUTATI — *Tornata dell'11 maggio 1871.*

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per disposizioni relative ai boschi e alle foreste demaniali.

L'onorevole ministro accetta il progetto della Commissione?

Ministro per l'agricoltura e commercio. Lo accetto.

Presidente. La discussione generale è aperta.

Esisteva un'iscrizione presa da molto tempo, ma io m'immagino che questa si riferisse all'ordinamento generale forestale e non a questa legge, che è solo una parte della medesima.

Vedendo presente l'onorevole Valerio, che è fra gli iscritti, gli domando se intende di parlare.

Valerio. Non credo che sia il caso di prendere la parola.

Presidente. Allora si passerà alla discussione degli articoli:

« Art. 1. I boschi dello Stato, compresi nell'unito elenco, sono dichiarati inalienabili e saranno amministrati dal Ministero di agricoltura per mezzo dell'amministrazione forestale governativa.

« I boschi nazionali inalienabili sono destinati per interesse dello Stato principalmente alla coltura di piante di alto fusto, nè potranno mai essere dissodati e destinati ad altra coltura fuori della boschiva; essi saranno diretti secondo il piano economico proposto dall'agente forestale ed approvato dal Ministero di agricoltura sul parere del Consiglio forestale. »

Ora darò lottura del nome dei diversi boschi che, come stabilisco l'articolo primo, devono rimanere inalienabili:

Somadida, Cansiglio, Montello, Fagard, Collibert e Colzanel, Guizza di Monfurno, Olme, San Marco di Campagna, Fassinello, Bandita di Annone, Della Fontana, Cognato, Gallipoli, Taburno, Ficuzza, Cadebona, Boscolungo, Vallombrosa, Camaldoli, bosco destinato alla fonderia di Follonica, boschi destinati allo stabilimento metallurgico della Mongiana.

De Portis. Nel prospetto unito alla presente legge non trovo che sia compreso il bosco detto Romagno, sito nel circondario di Cividale. Visto però le ragioni per le quali la Commissione ha creduto di dichiarare inalienabili i boschi che sono compresi nell'elenco suddetto, credo di proporre che sia compreso anche quello da me testè indicato, in quanto che le ragioni che indussero la Commissione a dichiarare inalienabili i beni compresi nel prospetto militano benissimo anche per quello al quale io alludo.

Infatti questo bosco già sotto il dominio della veneta repubblica era a spese dello Stato con somma cura mantenuto, in quanto che lo si riteneva buonissimo per gli usi della marina.

Venuto il Governo austriaco, questo continuò ad avere gran cura di questo bosco, precisamente perchè i legnami in esso crescenti erano e sono di ottima qualità per gli usi della marina.

Nell'anno 1869 l'incaricati del comando del dipartimento marittimo di Venezia furono ad esaminare quel bosco e la loro conclusione fu « essere il Romagno uno dei più bei querceti di alto fusto, in cui si possano allevare ed educare piante per le navali costruzioni, con somma facilità di trasporto alla prossima stazione ferroviaria; trattandosi di un bosco, la facilità di trasporto è certamente un elemento che non si può trascurare. »

Nell'anno 1870 un altro incaricato marittimo visitò quel bosco, esaminò i campioni che si stavano lavorando per l'esposizione di Napoli, e, dopo avere visitato tutto il bosco, concluse « che esso bosco è un ottimo fondo di riserva per gli arsenali della regia marina, che potrà per l'avvenire fare delle importanti somministrazioni di legnami di costruzione, e che merita quindi di venire con ogni cura conservato. »

Signori, io non credo necessario di dilungarmi ad intrattenere la Camera per dimostrare tutto l'interesse speciale che ha l'Italia di proteggere la marina e quindi la necessaria cura dei legnami che a quella possono servire; e in vista di queste ragioni abbastanza per se stesse evidenti, io propongo che nel prospetto unito alla legge sia compreso anche questo bosco.

Del Zio. Io non intendo di fare un discorso, o signori, ma soltanto di rivolgere due brevissime interrogazioni al Governo; cioè la prima all'onorevole ministro dell'agricoltura, industria e commercio, e la seconda al relatore della Giunta, l'onorevole Salvagnoli.

Dal ministro di agricoltura chieggo sapere per quale ragione non abbia creduto conveniente di allegare al disegno di legge sull'ordinamento forestale che ha fatto suo, anche il catalogo de' boschi demaniali da dichiararsi inalie-

nahili, comprendendovi la foresta di Monticchio hellissima per alberi, per estensione, per importanza topografica, degna di formare un podere modello alla silvicoltura, e che già figurava nell'elenco unito alla legge presentata nel 1867 al Senato?

Dall'onorevole relatore poi bramo conoscere, come mai, dopo di avere dato segno d'intendere appieno gli interessi veri della marina e dell'agricoltura italiana nel Mezzogiorno includendo la detta foresta nell'elenco aggiunto alla prima relazione, si sia poi disdetto escludendola da quello che fa seguito all'*Appendice alla relazione* che oggi discutiamo?

Tanto più mi sono io meravigliato di questa omissione, o signori, in quanto che fa contrasto colle esplicite dichiarazioni del relatore.

Udite infatti come si esprime l'onorevole Salvagnoli:

« Chinnque ammette la convenienza di conservare, dichiarandola inalienabile, una parte eletta della proprietà boschiva dello Stato, sì perchè non manchi il legname indigeno alle grandi costruzioni dello Stato stesso, e specialmente alla marina; e sì perchè vengano con diligenza e regolarità tecnica amministrati alcuni boschi che possono servire di esempio e di stimolo alla privata proprietà boschiva, non può non riconoscere che, essendovi una legge generale che autorizza il ministro di finanza a vendere tutt'i beni demaniali, potrebbe questi, anche senza volerlo, prendere impegni o vendere effettivamente quei boschi appunto che la Commissione crede di preferenza meritino di essere conservati. »

O perchè dunque, onorevole Salvagnoli, in conformità di siffatte dichiarazioni, non avete mantenuta nell'elenco dell'*Appendice* la foresta di Monticchio che voleste aggiunta, coll'unanime consenso de' commissari, in quello della prima vostra relazione?

Desidero perciò di vedere dissipati questi dubbi e dall'onorevole ministro e dal relatore, per sottomettere poi alla Camera le mie conclusioni.

De Blasitis. (Della Commissione) Quando la vostra Commissione ebbe l'incarico di esaminare questo progetto di legge per riferirne alla Camera, erasi già fatta, di concerto fra il ministro di finanze e quello di agricoltura, industria e commercio, una scelta dei boschi demaniali, i quali, secondo l'intendimento della novella legge forestale, dovessero essere dichiarati inalienabili; dappoichè una competente Commissione all'uopo nominata si era già occupata in proposito assai alacramente.

La vostra Commissione non solamente ritenne che dovessero essere dichiarati inalienabili i boschi demaniali da quella Commissione indicati, ma, giovandosi delle personali cognizioni dei membri che la compongono, e di notizie avuto da altri onorevoli deputati, che prendono molto interesse nella materia forestale, aggiunse altri boschi a quelli designati nell'elenco, e propose di dichiarare l'inalienabilità anche del considerevole bosco di Camaldoli in provincia di Arezzo, di quelli destinati alla fonderia di Follonica in provincia di Grosseto, e nella provincia di Catanzaro dei boschi destinati ad uso dello stabilimento metallurgico della Mongiana.

Aveva inoltre la vostra Commissione incluso tra i boschi da dichiararsi inalienabili anche il bosco di Monticchio, del quale è sorto a parlare l'onorevole Del Zio; ed infatti nella prima relazione presentata sull'ordinamento generale dell'amministrazione forestale, si trova nell'elenco dei boschi a dichiararsi inalienabili, insieme ai boschi di sopra indicati, e che vi sono tuttora, anche il bosco di Monticchio.

In verità, per quanto è a mia conoscenza e per quanto ho potuto rilevare da una monografia di quel bosco assai pregevole, redatta da un distinto ufficiale dell'amministrazione forestale, io ritengo che Monticchio è fra i più notevoli boschi dello Stato, e per estensione, e per qualità di legname, ed appoggierei perciò ben volentieri la proposta dell'onorevole Del Zio di mantenere l'elenco quale fu inserito nella prima relazione, comprendendo Monticchio fra i boschi da dichiararsi inalienabili.

Ma allorchè, in vista di condizioni ben note che impediscono alla Camera di discutere prontamente l'intera legge forestale, io, per incarico della Commissione, di cui ho l'onore di essere presidente, chiesi di volgero una interrogazione al ministro di finanza, appunto per impedire che nel ritardo della discussione i boschi demaniali soffrissero detrimento; ed il ministro, entrando anch'esso nella nostra idea, fece spontaneamente la proposta di prendere dei concerti colla Commissione per istralciare dalla legge generale questi articoli appunto che sono stati presentati alla Camera per fissare fin da ora la sorte di alcuni più pregevoli boschi demaniali; si cominciò innanzitutto dall'intendersi sull'elenco dei boschi da dichiararsi inalienabili; ed il ministro di finanze, che fu condiscendente per tutti gli altri boschi nell'elenco compresi, fece delle obbiezioni a riguardo di Monticchio, e dichiarò di non potere per momento accettare, anche per questo bosco, una proposta che lo dichiarasse inalienabile, perchè vi era di mezzo l'interesse della società per la vendita dei beni demaniali, e conveniva prima guardare con maggiore ponderazione se convenisse sottrarre Monticchio alla ingerenza che la medesima prende nella vendita dei beni dello Stato.

La Commissione trovò invero assai ragionevole la riserva del ministro di finanze; ed avendo ottenuto il suo consentimento per tutti gli altri boschi, si contentò d'impegnarlo a prendere novelle indagini su di un bosco così importante, il quale ha un'estensione grandissima di oltre 6000 ettari, il quale contiene degli alberi d'alto fusto in un numero straordinario; ed infatti, nella monografia da me citata, si ritiene che sieno oltre a 150,000 gli alberi di altissimo fusto, e di straordinaria grandezza il quale ha una qualità di legname eccellente che potrebbe, o dovrebbe essere reciso immediatamente, e, recidendolo con buone norme tecniche, il valore del bosco resterebbe forse superiore a quello che vale attualmente.

Tutte queste considerazioni la Commissione per mio mezzo fece presenti al ministro di finanze; il quale, non solo nell'interesse forestale, ma nell'interesse dello stesso finanze dello Stato, quando avrà potuto verificare le vero condizioni del bosco di Monticchio, e riconoscerò la grande utilità di dichiara-

rarlo inalienabile, son certo che troverà modo di farlo, senza offesa dei diritti che vanta sul medesimo la società per la vendita dei beni demaniali.

E perciò, per il momento, ove il signor ministro volesse rinnovare la dichiarazione a me fatta di portare tutta la sua attenzione sulle condizioni che rendono questo bosco degno di essere conservato allo Stato, io pregherei l'onorevole Del Zio a ritirare la sua proposta, ed accontentarsi che la legge per ora fosse votata come è, o che l'elenco rimanesse circoscritto a quei boschi che sono in essi compresi.

Ministro per l'agricoltura e commercio. Io pregherei l'onorevole Del Zio a non voler insistere nella sua proposta, e prego la Camera a riflettere che, se mai fosse viata la proposta medesima, forse si porrebbe a repentaglio questo stralcio di legge. Non è che a seguito di molti lavori, di molti scambi di vedute, di molte conferenze che ebbero luogo tra i rappresentanti del Ministero di finanze, e quelli del Ministero d'agricoltura e commercio, che si è potuto riuscire a concordare un elenco dei boschi, che sarebbero dichiarati inalienabili, conservati come modello di coltura silvana, e destinati a provvedere ai bisogni della marina nazionale. A qual nopo passerebbero dal demanio al Ministero d'agricoltura e commercio.

L'elenco venne redatto da una Commissione che, ripeto, fu nominata da entrambi i Ministeri.

Ora, questa Commissione ha creduto conveniente di sostituire al bosco di Monticchio, il quale figurava negli antichi elenchi, altri due boschi che figurano nell'allegato alla presente legge e sono quello di Cognato dell'estensione di ettari 1117 e quello di Gallipoli di ettari 3357. Veda l'onorevole Del Zio che questa è una quantità non ispregevole.

Nel fare questa proposta, la Commissione ha considerato...

Branca. Domando la parola.

Ministro per l'agricoltura e commercio... che questi boschi erano assai bene situati per poter provvedere l'arsenale di Taranto una volta che ivi fosse eretto. In sostanza, il cambiamento è l'effetto di un accordo preso col ministro delle finanze, che sono costretto ad osservare lealmente; ed io credo che il mio collega delle finanze abbia già sul bosco di Monticchio preso qualche impegno che assolutamente non potrebbe in oggi disdire.

Come vede la Camera, se si insistesse a volere anche Monticchio, mentre nella tabella figurano i suoi surrogati, si metterebbe a repentaglio questa legge, la quale io credo di molta utilità. Una volta che questa legge sarà passata, una volta che l'amministrazione di questi boschi inalienabili sarà affidata all'amministrazione forestale, a quell'amministrazione alla quale ora si dà un indirizzo puramente scientifico, io credo che non liove sarà il vantaggio che ne ritrarrà il paese.

Del Zio. Domando la parola.

Presidente. La parola spetta all'onorevole Salvagnoli.

Salvagnoli, relatore. Se vuol parlare prima l'onorevole Del Zio, io posso parlare dopo.

Presidente. Allora l'onorevole Branca ha facoltà di parlare, perchè l'ha domandata prima dell'onorevole Del Zio.

Branca. Io ho domandato la parola per appoggiare quanto ha detto l'onorevole Del Zio, e più particolarmente per dare dei chiarimenti di fatto su quanto ha detto l'onorevole ministro d'agricoltura e commercio.

Il signor ministro d'agricoltura e commercio ha detto che la Commissione nominata di accordo da lui e dal suo onorevole collega delle finanze aveva sostituito nell'elenco dei boschi da serbarsi per conto dello Stato i boschi di Gallipoli e di Cognato al bosco di Monticchio, quasi come equivalente.

Io sono deputato di Basilicata come l'onorevole Del Zio, anzi appartengo al circondario silvano di Potenza, di cui fanno parte, secondo l'elenco, i boschi di Cognato e di Gallipoli; ma intanto devo dichiarare che il bosco più importante di Basilicata, appunto per poter servire a costruzioni navali, è il bosco di Monticchio. Gli alberi del bosco di Monticchio sono di tale grandezza straordinaria da farlo annoverare come il primo bosco di quella provincia; onde, se vi è una foresta che la marina dello Stato dovrebbe conservare per poter servire alle sue costruzioni navali, è appunto il bosco di Monticchio. E per quanto abbia potuto essere lodevole l'intento della Commissione che, d'accordo tra i ministri delle finanze e dell'agricoltura e commercio, ha designato siffatta sostituzione, non credo che la stessa sia stata bene informata delle condizioni topografiche.

Forse la Commissione ha potuto essere precisamente informata dell'estensione dei boschi, ma della bellezza degli alberi di Monticchio non credo che potesse essere informata mentre si è determinata a tale sostituzione.

Ed io credo che in questa questione la mia parola deve avere qualche peso, poichè, mentre il bosco di Monticchio è situato nel circondario silvano di Melfi, appartenente al collegio rappresentato dall'onorevole Del Zio, i boschi di Gallipoli e di Cognato sono assai prossimi al collegio elettorale di Potenza che io ho l'onore di rappresentare. Ma appunto perchè conosco da vicino quei luoghi, sento il debito di affermare che il bosco di Monticchio, come sanno tutti i deputati che appartengono alla Basilicata ed alle provincie limitrofe, è reputato essere per bellezza degli alberi uno dei migliori boschi delle provincie meridionali.

Vengo ora ad una considerazione che riguarda esclusivamente l'amministrazione delle finanze.

Il bosco di Monticchio è già stato una volta posto in vendita per 11 milioni, ma non si trovarono compratori. Si fece allora una seconda stima e si ridusse il prezzo ad 8 milioni, e si divise il bosco in tanti lotti. Neppure questa seconda volta trovaronsi oblatori. Di ciò la ragione è chiara. Se questo bosco contiene delle grandi ricchezze, perchè abbonda di piante d'alto fusto atte alle costruzioni navali, non conviene acquistarlo ai piccoli proprietari che ne prendessero piccoli lotti, mentre ad essi non riuscirebbe agevole smerciare il legname per tale uso. Se poi il bosco sarà venduto ad uno speculatore privato per un prezzo che nelle presenti condizioni della proprietà fondiaria e

nella mancanza di comunicazioni stradali non potrebbe essere vantaggioso, lo Stato perderà un bosco preziosissimo per le costruzioni navali, mentre dalla vendita ritrarrà un vantaggio finanziario meschinissimo, perchè non si trovano oblatori. Pochi infatti son coloro che vogliono temperare un bosco i cui alberi hanno un valore considerevole per essere atti alle costruzioni navali, mentre non si potranno vendere che in un tempo abbastanza remoto, e quando diminuisce la vendita dei beni demaniali di facile coltura che si possono avere a buon mercato e danno frutti immediati. Lo Stato adunque non può trovare un gran tornaconto nella vendita di questo bosco, tanto più che è decretata una ferrovia, la quale credo non importi che una spesa di un milione di lire, e che da Candela protraendosi sino al Ponte Santa Venere, giunge a toccare le pendici del Volture, quasi appunto dove comincia il bosco di Monticchio.

Con la ferrovia il valore di questo bosco sarebbe di molto accresciuto; onde ne avviene che se anche si voglia considerare la questione dal lato finanziario, l'impegno anticipato di cui si fa parola per procedere alla vendita di questo bosco non può certo giovare all'amministrazione dello Stato.

A me pare adunque che se pure non vi fosse la ragione economica, che consiglia di studiare la convenienza che vi potrebbe essere a serbare un bosco utilissimo per le nostre costruzioni navali, per lo meno l'amministrazione della finanza, onde ottenere un prezzo maggiore, dovrebbe sospendere la vendita, come ha sostenuto anche l'onorevole De Blasis. Laonde, quando non si volesse accogliere la proposta, che mi pare s'intenda fare dall'onorevole Del Zio, desidererei almeno che la Camera accettasse la sospensiva dell'onorevole De Blasis, a cui mi associo.

Del Zio. Io debbo anzitutto richiamare all'attenzione della Camera il fatto che io non ho inoltrata proposta alcuna. Io ho solamente rivolto due domande all'onorevole ministro di agricoltura ed al relatore della Commissione. Voleva udire dal primo, se intendesse egli pure di conservare allo Stato, come s'induce abbia voluto il Senato, la foresta di Monticchio. Voleva dal secondo ragione del fatto che, avendo nella prima relazione sostenuto contro il Ministero la necessità di includere nell'elenco la foresta, abbia poi receduto dalla sua proposta nella seconda forma della relazione.

Non altro io ho detto, o signori. Dall'onorevole De Blasis, presidente della Commissione, è venuto, in vece del Salvagnoli, qualche chiarimento; ma l'onorevole ministro d'agricoltura e commercio non ha dato risposta alcuna soddisfacente.

Il Governo propone, egli ha detto, un'ottima surrogazione. In pieno accordo col ministro delle finanze io sostituisco al bosco di Monticchio quelli di Cognato e di Gallipoli. È facile ad affermarsi, io rispondo, onorevole ministro, questo scambio; non è facile provarlo fondato in ragione, in diritto e in convenienza. Con quali criteri si è fatta la sostituzione? Per qual ragione non dovrebbe essere anteposta alle altre la tenuta boschiva di Monticchio che è davvero classica per bellezza, postura, valore e storiche tradizioni?

Perchè non conservarle tutte e tre secondo il primo disegno di legge? Perchè non si è allegato al progetto, o non si è sottoposto alla Commissione il parere del Consiglio forestale, della prefettura e dei municipi interessati alla conservazione o alla vendita sapiente ed equa della tenuta?

Al senso intimo, verace, naturale di queste istanze non ha dato adeguata risposta l'onorevole Castagnola. Molto dunque avrei da dire, o signori; ma, poichè un'ampia discussione non tornerebbe, in questo momento, gradita alla Camera, mi limiterò a fare una sola dichiarazione: quali che siano le operazioni eventuali che per effetto di questa legge voglia il Governo conchiudere, durante l'imminente proroga della Camera, in ordine al bosco di Monticchio, io intendo che restino assolutamente impregiudicati, non solo i diritti dello Stato, ma quelli pure delle città di Melfi, Rapolla e Rionero in Vulture, e altri limitrofi comuni. Tale riserva è sottintesa in materie siffatte; ma nella mia qualità di deputato del Melfese, non credo cosa inutile ricordarla al Governo in presenza del Parlamento.

Ministro per l'agricoltura e commercio. Io tengo molto a far conoscere alla Camera che non sono caduto in contraddizione, perchè se in un progetto presentato al Senato tre anni or sono figurava il bosco di Monticchio tra quelli inalienabili, questo progetto però non era dell'attuale amministrazione.

Allorquando ho avuto l'onore di presentare il progetto di legge, non al Senato ma alla Camera elettiva, io non vi ho unito nessun elenco, e solo ho detto che i boschi inalienabili sarebbero determinati da apposita Commissione, appunto perchè coll'andar del tempo le circostanze variano.

Frattanto il ministro delle finanze essendo stato costretto a prendere taluni impegni, fu necessario di riandare sulla questione. La Commissione della Camera avendomi poi chiesto il risultato degli studi fatti e degli accordi presi fra due Ministeri, stimò opportuno di avvalersi dell'elenco che io le tras misi e di unirlo al progetto di legge.

Ma si noti che il bosco di Monticchio non figurava fra quelli che erano stati designati dai delegati dei due Ministeri; vi fu invece aggiunto dalla Commissione, e se la medesima oggi ritira la proposta, egli è perchè ebbe a riconoscere la necessità di non insistervi. Il ministro delle finanze ha acconsentito a spogliarsi dell'amministrazione di questi boschi e di passarla all'amministrazione dell'agricoltura e commercio; ma ha però fatte le più ampie riserve relativamente al bosco di Monticchio, per il quale, ripeto, ha impegni ai quali non può mancare.

Parmi quindi che non vi sia alcuna contraddizione nel Ministero; la sua condotta rimane ampiamente giustificata, e giustificato del pari è l'operato della Commissione.

Salvagnoli, relatore. Io ho poche cose a dire oltre a quelle che han dette l'onorevole De Blasiis ed il signor ministro; tuttavia dirò all'onorevole Del Zio che noi, cedendo alle giuste istanze dei deputati di quelle provincie, avevamo inserito il bosco di Monticchio nell'elenco dei boschi da dichiararsi ina-

inalienabili, conoscendone la sua importanza; ma, dopo le dichiarazioni del ministro delle finanze, il quale aveva qualche impegno per la vendita di questi boschi, abbiamo creduto necessario di non insistere perchè ora quel bosco sia messo nell'elenco dei boschi inalienabili. Ma, come abbiamo detto nella relazione per la foresta della Sila e per la pineta di Ravenna, i quali sono pure due importantissimi boschi da conservarsi, quando saranno terminate le cause che ora impediscono che si possano dichiarare beni nazionali, abbiamo fiducia che il ministro stesso li proponga al Parlamento per dichiararli inalienabili, così crediamo che, quando verrà la discussione generale della legge sull'ordinamento forestale, se non vi saranno ostacoli, si potrà preudere in esame la questione, ed intanto il ministro prenderà nuove informazioni sopra questa foresta. Ma in questo momento la Commissione crede che non si possa aggiungere anche questo bosco all'elenco, perchè questo potrebbe impedire l'approvazione di questo progetto di legge, e togliere un beneficio assoluto al paese, quello di dichiarare intanto una certa quantità di boschi inalienabili.

Dirò poi che per i boschi che sono stati sostituiti a quello di Monticchio, troviamo che, nel parere della Commissione mista che ha fatto la scelta dei boschi da dichiararsi inalienabili, parlando di quelli di Gallipoli e del Cognato, sostituiti al bosco di Monticchio, li dichiara ripieni di querce e di cerri, ed importantissimi per la marina, per il legname che vi si può estrarre; cosicchè i boschi sostituiti non sono una perdita per la marina dello Stato.

Io quindi pregherei gli onorevoli proponenti di ritirare le loro proposte, raccomandandole però al ministro, acciocchè le pigli in considerazione; e frattanto raccomandiamo alla Camera di accogliere questo progetto di legge.

Presidente. L'onorevole De Portis ha facoltà di parlare.

De Portis. Sentite le dichiarazioni del Ministero, non che le dichiarazioni dell'onorevole relatore della Commissione, io di buon grado ritiro la mia proposta, affinchè il bosco da me accennato sia compreso nell'odierno prospetto. Domanderei per altro che ne sia sospesa la vendita fino a che la Commissione dell'ordinamento forestale abbia esaminato quest'oggetto e presentata la sua relazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lovito.

Lovito. Io non posso mettere menomamente in dubbio quello che ha detto l'onorevole Del Zio, come quello che ha detto l'onorevole Brauca. È perfettamente vero che tra i boschi più speciosi, non solo di Basilicata, ma ancora delle provincie limitrofe, va annoverato quello di Monticchio, ed è ben naturale la sorpresa dimostrata da tutti coloro che conoscono le località, vedendo come questo bosco non sia stato compreso nell'elenco dei boschi inalienabili. E vi è una ragione speciale, secondo me, perchè questo bosco, o sia dichiarato inalienabile, o perchè, quantomeno l'onorevole ministro delle finanze, a cui più particolarmente m'indirizzo in questo momento, sospenda ogni pratica di alienazione fino al prossimo giungervi della ferrovia.

La Commissione ed anche l'onorevole ministro ci hanno dichiarato che essi

hanno inteso di sostituire in quest'elenco i due boschi di Cognato e di Gallipoli al bosco di Monticchio; l'onorevole ministro delle finanze e l'onorevole ministro reggente dei lavori pubblici sanno però che fra un termine assai breve giungerà a Santa Venere la ferrovia che ora arriva a Candela e toccherà la falda di Monticchio assai più presto che la ferrovia del Basento non arrivi ai boschi di Cognato e di Brindisi. In guisa che io avrei compreso anche più facilmente che gl'impegni fossero stati presi nei boschi di Cognato e di Gallipoli, mentre è più difficile comprendere come l'onorevole ministro, in prospettiva di un fatto che, se non raddoppia, aumenta di molto il valore del bosco, si sia potuto di già impegnare ad alienarlo. È una riflessione che io sottometto all'acume dell'onorevole Sella che, sono certo, non trascurerà di trarne partito e farà qualche dichiarazione in proposito intorno all'entità degli impegni che ha assunto.

Presidente. Ha facoltà di parlare il signor ministro delle finanze.

Ministro per le finanze. Io sono ben lieto di udire dall'onorevole Lovito che la strada ferrata da Candela a Ponte Santa Venere sarà presto terminata.

Ciò significa che i comuni e le provincie si dispongono a fare quel complemento di sacrifici che sono necessari affinché, insieme con quello per cui lo Stato è impegnato, secondo la legge dell'anno passato, si venga a questo risultato. Ne sono lieto prima di tutto come di cosa che svilupperà il benessere della nazione; ma lo sono più particolarmente come rappresentante del demanio, proprietario del bosco di Monticchio.

Prego però la Camera di considerare in quale situazione ci troviamo riguardo a questa materia della proprietà demaniale. La Camera conosce perfettamente le relazioni che ci sono fra lo Stato e la società dei beni demaniali, la quale ci ha anticipato 150 milioni. Adesso si sono fatte ormai tante sottrazioni dai beni che erano stati assegnati a questa società, affinché li alienasse e si rimborsasse col prezzo ricavato dei 150 milioni forniti allo Stato, che è cominciato a nascere quasi il dubbio se i beni che ancora rimangono alla società siano sufficienti a coprire la somma anticipata. Questa è cosa alquanto delicata. Fin qui abbiamo evitata ogni questione; ma come si fa a dire così di punto in bianco ad una società cui, a termini di legge, si è concesso la vendita di una data categoria dei beni per rimborsarsi: badate che questa foresta non fa più parte dei beni che voi potete alienare!

Dico questo per spiegare in genere come si debba procedere con qualche riguardo in questa materia; ed è stata questa, come la Commissione ben sa, la principale difficoltà che si ebbe nella determinazione delle foreste da dichiararsi inalienabili.

« Ora le osservazioni fatte dagli onorevoli Del Zio e Lovito relativamente al bosco di Monticchio, cioè che si guardi un po' a quello che qui si fa per la prospettiva di una ferrovia che potrebbe mutare le condizioni di quel bosco, e forse anche la condizione di coltivabilità di quelle terre, che potrebbero diventare lavorabili, quando qualche parte del bosco si atterrasse sono ragioni abbastanza gravi che m'inducono ad andare a rilento prima

« di procedere ad una alienazione. Imperocchè se vi è la probabilità che fra breve sia fatta una ferrovia, la quale possa servire a quel bosco sotto qualsiasi punto di vista, con ciò quelle proprietà verrebbero ad acquistare un tal valore, che non converrebbe certo procedere precipitosamente alla loro vendita. »

Debbo poi confessare che non ho ben presente il bosco di cui parla l'onorevole De Portis. Se si tratta di esaminare la questione, io non ho nessuna difficoltà; non potrei però impegnarmi in modo assoluto di non farne la vendita, perchè prenderei un impegno senza sapere di che si tratta. Per altro m'impegno di portarlo la mia attenzione su questo punto; e lo prendo tanto più facilmente, inquantochè per i beni demaniali del Veneto, non si hanno quei legami colla società dei beni demaniali che si hanno per quelli delle altre provincie.

Credo di aver risposto a quanto desideravano sapere da me coloro che hanno preso parte a questa discussione.

De Portis. Prendo atto delle dichiarazioni del signor ministro delle finanze, e ritiro anche questa mia seconda proposta, ritenuto che per ora non si passerà alla vendita di quel bosco.

Del Zio. La risposta che avete data, o signeri, dalla bocca dell'onorevole ministro delle finanze potrebbe imporre silenzio alle altre osservazioni che il dibattimento mi desta nell'animo, ove fossi convinto che intenda il Governo occuparsi davvero con paterna cura dei bisogni della mia terra natale. Nell'incertezza di tale proposito, permetteteci che aggiunga poche altre parole.

L'onorevole Sella ha creduto d'indebolire le ragioni, colle quali il deputato Lovito ha mostrato connessa la questione di Montecchio a quella della ferrovia Candela-Santa Venera-Atella, sostenendo che la vera causa del ritardo del prolungamento della linea debba vedersi nella oscitanza dei comuni a votare e pagare le maggiori rate di concorso che si reputano necessarie.

Ma io chieggo al ministro se non sia vero che si domandino rate più vistose di quelle che si prevedero nella legge votata dalla Camera nel passato agosto. Perchè tacquero allora gli onorevoli Sella e Gadda? Perchè la società dello Meridionali viene ad asserire sei mesi dopo che le misure del percorso chilometrico non furono prese con esattezza, e quindi non bastare i fondi creduti sufficienti dalla Commissione e dalla Camera? Non è deplorabile questo metodo per cui dopo che una legge è votata si vengono a fare rivelazioni ed esigenze che non ritardano indefinitamente l'esecuzione? Se, com'era di dovere, fossero state a tempo annunziate, io avrei chiesto alla intelligenza o al cuore della Camera un piccolo aumento sui fondi assegnati. E chi assicura l'onorevole Sella che non ci avrebbe annuito la Camera, la quale pure ricorda come quel tronco sia l'unico avanzo della linea di Conza data e tolta alle popolazioni del Melfese, e che per mezzo di pochi chilometri in perfetto piano avrebbe il vantaggio di congiungere tre provincie del Mezzogiorno alla gran rete dell'Adriatico?

Del resto io aveva preveduto le obiezioni che avete udito, o signori. I comuni, si dice, sono riluttanti ai consorzi per maggiori rate. Ma lo sono per mal volere o non piuttosto per impotenza? La verità si è che non si trovano in condizione da potere sostenere esagerati sacrifici, precisamente perchè una buona parte degli antichi loro beni e diritti, che erano per lo più mescolati ai possessi baronali, o benefici ecclesiastici, sono passati in mano al dominio e sua società, e non ci è stata opportunità, nell'ultima crisi politica, di presto assodare e far valere i rispettivi titoli dei comuni. Così l'Università di Melfi vantava appunto su Monticchio e sulla Badia di Sant'Angelo in Voltare antiche e vistose esigenze. Dopo gl'incendi e dispersioni e rapine dell'archivio della città che avvennero nell'era infanta della nostra storia, l'accertamento dei titoli è divenuto difficile. Non dispero però di vegirne a capo.

Il perchè concludo dicendo che intorno agli articoli di legge che oggi discutiamo, io non fo nessuna proposta speciale, ma che intendo solo siano riservati integri e salvi tutti i diritti di Melfi e di Rionero e in generale del Melfese sulla tenuta di Monticchio, in vista delle eventuali operazioni che potessero all'aperto o all'oscuro venir fatte durante la proroga della Camera e fino a quando non verrà discussa la legge intera dell'ordinamento forestale.

Ministro per le finanze. Che cosa intende l'onorevole Del Zio per le operazioni in oscuro?

Del Zio. Procurerò spiegarmi. Io non posso nascondere alla Camera che una volta che s'intravedono delle operazioni di grosse vendite, vi è in fondo ad esse un dato che sfugge all'accorgimento del patriottismo più illuminato.

Eppure un sindacato morale, figlio dello spirito stesso della terra ove avvengono grandi trasformazioni di proprietà, è legittimo, ed è anzi necessario nell'interesse stesso della dignità e popolarità del Governo.

Ma quando la legge comunale e provinciale di un popolo è ancora incompleta, quando sono in uno stato di non definita chiarezza le norme che danno garanzia ai più sacri diritti, allora sono totalmente uomini dei ministri i prefetti, i sotto-prefetti, i sindaci e tutta la moltitudine degli ufficiali dello Stato.

In simili casi anche il deputato più ben volente è messo in condizione di perfetta tenebria, non c'è più modo come sapere le cose, i dolori del popolo non sono più espressi, e intanto il malcontento cova e si approfonda e finisce nelle rovine.

Raccomando dunque agli onorevoli ministri di riflettere sul serio ai grandi interessi che si identificano colla ferrovia del Melfese, e colla sorte del bosco di Monticchio. Continuare a dire che si sono fatti male i conti chilometrici, che debbesi attendere un'altra discussione sulle ferrovie per domandare altro sussidio alla Camera, equivale a distruggere ogni fede nella solennità e sincerità degli ordini del Parlamento. Quando passano gli anni, i decenni, o non si soddisfano le più legittime speranze e promesse, cadono i popoli nello scetticismo e diventa sospetta la libertà.

E così termino. Se poi da me si voglia proprio l'ultima parola per quelle eventuali operazioni che ho detto potersi fare all'aperto o all'oscuro, io sono incompetente a dirla: il ministro delle finanze deve saperla meglio di me!

Lovito. L'onorevole ministro delle finanze ha dichiarato che vi erano delle necessità di fronte alle quali egli aveva dovuto in certo modo pigliare degli impegni (che spero non siano decisivi) a riguardo del bosco di Monticchio. Egli inoltre accennando alla ferrovia, la quale non è più che ad una decina di chilometri da Monticchio, si augurava che i comuni interessati fossero già pronti a sacrifici imposti loro per questa linea dalla legge dell'agosto 1870. Io non dubito delle disposizioni di quei comuni, e, se sono bene informato, le difficoltà consisterebbero in un errore in meno nella spesa, avvenuto nei computi che il Governo presentava alla Commissione delle ferrovie l'anno scorso. In ogni modo le difficoltà con un po' di buon volere da parte di tutti, non sono tali da non potersi superare per compire 10 chilometri di ferrovia.

Io farò riflettere all'onorevole ministro di finanze, che dalla ferrovia, nello stato attuale delle cose, dista certamente sempre meno Monticchio di quello che ne distino i boschi di Cognato e Gallipoli, perchè al postutto il bosco di Monticchio anche oggi non è più lontano dalla ferrovia che venti chilometri, mentre quelli di Gallipoli e di Cognato distano una sessantina di chilometri.

Egli è per queste ragioni che io sono sicuro che l'onorevole ministro delle finanze, a tenore delle dichiarazioni che ha fatte testè, e che io avrei desiderato fossero state un po' più esplicite, sollecito come snole e deve essere degli interessi dello Stato, non mancherà di pigliare in considerazione, non solo il bosco in sé stesso, per gli usi di costruzione cui può servire, ma la non lontana costruzione della ferrovia.

Laonde spero vorrà sospendere quelle trattative, che mi auguro non lo abbiano impegnato fino al punto da non poter recedere.

Ministro per le finanze. Comincerò dal dire che i boschi di Cognato ed altri erano stati domandati essenzialmente per gl'interessi della marina in prospettiva dell'arsenale di Taranto: questa è la ragione per cui si è chiesta l'inalienabilità di quei boschi. Io non li conosco, in questo non sono affatto competente, ma indico una ragione, la quale evidentemente ha un peso.

Non è questione di trattative: la questione è in questi termini, che erano stati consegnati gli elenchi di questi beni per essere alienati, a termini del contratto del 1864; adesso, per ripigliarli, per dichiararne l'inalienabilità, nasce una questione che l'onorevole Lovito intende benissimo, ed è la questione che sorge ogni volta che si tratta di sottrarre dei beni da questi elenchi per dichiararli inalienabili. È per questo che bisogna procedere cautamente, perchè altrimenti, se sorge una controversia, tanto più al punto in cui siamo ridotti di parità di beni lasciati alla società per essere alienati in rimborso della somma che essa ha anticipata allo Stato, certamente ci troveremo impigliati in qualche difficoltà.

Ora, detto ciò, io non posso far altro che confermare che si esaminerà seriamente questa faccenda del bosco di Monticchio, perchè mi pare che sotto ogni punto di vista siano state fatte delle considerazioni abbastanza importanti da indurre l'amministrazione finanziaria a prenderle in serio esame.

Branca. Io mi appello alla lealtà dell'onorevole ministro delle finanze, perchè poi non si facesse un contratto prima che la legge sull'ordinamento forestale fosse discussa, siccome aveva proposto l'onorevole De Biasi. Perocchè, sebbene non vi sia proposta formale, avendo il ministro nella sua dichiarazione implicitamente accettato il concetto di prendere in seria considerazione l'argomento prima di addivenire alla vendita del bosco di Monticchio, io mi limito a prendere atto di tali sue dichiarazioni.

Ministro per le finanze. Prego l'onorevole Branca a non farmi dire quello che non ho detto. Spieghiamoci chiaro.

Io non ho detto di prendere l'impegno di non alienare questi beni; non ho preso questo impegno, nè poteva prenderlo. Ho detto che si sono addotte delle considerazioni serie, perchè si è fatto osservare come sia prossima a costruirsi una ferrovia che aumenterebbe il valore di quei boschi. Quello che posso promettere è di ripigliare l'argomento in considerazione per vedere sino a che punto sia il caso di indugiare questa alienazione. Perdoni, onorevole Branca, ella è padrone di dichiarare quello che crede, ma non faccia dichiarare a me più di quello che io abbia detto.

Branca. Mi contento di queste ultime parole dell'onorevole ministro delle finanze.

Una voce. Va bene!

Presidente. Pongo a partito l'articolo primo.

(È approvato.)

« Art. 2. La vendita dei tagli dei suddetti boschi e di tutti gli altri prodotti boschivi dovrà farsi, giusta le previsioni del piano economico, e con i modi e le formalità prescritte dalla legge che regola la contabilità generale dello Stato. Un quaderno d'oneri, da approvarsi con decreto reale, sulla proposizione del ministro di agricoltura, industria e commercio, previo parere del Consiglio forestale e del Consiglio di Stato, prescriverà le condizioni generali per le vendite, per gli affitti e per ogni altro contratto.

« Con le stesse formalità, ed inteso il ministro della marina, sarà approvata una tariffa per le diverse specie del legname che per conto della marina stessa si estrarrà dai boschi dello Stato. »

(È approvato.)

Voti della Camera di commercio di Terra d'Otranto per la costruzione dei tronchi ferroviari Zollino-Gallipoli e Taranto-Brindisi.

La rappresentanza della Camera d'Otranto, dopo di aver fatta all'onorevole ministro di agricoltura e commercio l'esposizione sommaria dell'operato nella biennale gestione, riassunne i bisogni ulteriori del commercio e dell'industria nei seguenti voti:

1° Porto di Brindisi e dogana. — La Camera fa voti perchè si completi l'escavazione del porto, che venga subito colà costruito un bacino di carenaggio, e che si dia mano alla costruzione di buoni magazzini, trattandosi in specialità di dovervi riporre merci ricche.

2° Porto di Gallipoli. — La Camera domanda urgentemente che s'impieghino i denari raccolti per la sistemazione del porto di Gallipoli, proseguendo i lavori, e per non compromettere quelli già eseguiti e per vedere gradatamente migliorato quel porto.

3° Ferrovie Zollino-Gallipoli, — « Taranto-Brindisi. La Camera fa caldi « voti perchè il più presto possibile i tre porti di Gallipoli, Taranto e Brindisi, « tanto importanti siano riuniti fra loro mediante le ferrovie Gallipoli-Lecce-« Brindisi, Taranto-Brindisi. »

4° Scuole nautiche. — La Camera fa voti perchè sia stabilita in un porto qualunque della provincia una scuola nautica, unico mezzo per far rivivere l'antica e tradizionale tendenza di quella popolazione alla marina, ed unica potente leva a creare grandi mezzi di trasporti marittimi.

Alla relazione della Camera di Terra d'Otranto il Ministero del commercio rispondeva colla lettera seguente :

Roma, 20 luglio 1871.

Ho ricevuto con molto gradimento l'accurata relazione di codesta Camera sull'andamento del commercio e delle industrie della provincia di Terra di Otranto, e sono lieto di renderle la dovuta lode per l'intelligenza e la solerzia colla quale essa adempie le prescrizioni della legge, raccoglie o fa conoscere al Governo i voti dei suoi amministrati. Io ho letto con vivo interesse tale relazione e le diligenti tabelle statistiche che sono annite, e farò gran conto di tutti i desiderii ivi espressi. Quelli, in ispecie, che riguardano i lavori dei porti di Brindisi e Gallipoli e la costruzione dei tronchi ferroviari Zollino-Gallipoli e Taranto-Brindisi furono già da me significati e raccomandati al mio collega dei lavori pubblici. Io mi propongo, dal mio canto, di

sottoporro al Consiglio dell'istruzione industriale e professionale il voto relativo alla istituzione di una scuola nautica.

Rispetto al porto di Brindisi, codesta Camera chiede ancora che si dia mano alla costruzione di buoni magazzini. Ma a questo riguardo io debbo avvertire come il Governo, dopo aver promosso e conseguito la sanzione di una legge volta a stabilire condizioni tali per cui i magazzini generali possano sorgere o prosperare, null'altro può fare per promuovere la fondazione di buoni magazzini, salvochè accordare, come accorderà sempre, il proprio appoggio morale a quegli individui, e a quei corpi pubblici e privati che deliberassero di porvi mano. La istituzione dei magazzini ha, in generale, un carattere meramente privato, e il Governo non potrebbe di regola concorrervi direttamente, senza venir meno ai più sani principii della pubblica economia. E infatti il Governo aiutò direttamente la fondazione dei magazzini allora soltanto che ciò aveva il carattere di un eccezionale compenso, concesso a talune città che venivano private dei benefici del porto franco. A Sinigaglia invece i magazzini s'istituirono senza verun concorso governativo, e il Governo si asterrà parimente dal sovvenire direttamente la istituzione di essi ogniquale volta non si verifichi la condizione affatto eccezionale dianzi accennata.

Io devo quindi limitarmi, per questo rispetto, ad esortare la Camera a far opera presso il municipio di Brindisi e presso quegli altri corpi e individui che le parranno opportuni, affinchè si raccolgano i mezzi necessari alla istituzione dei magazzini. Il Governo, ripeto, non può accordarle che un appoggio meramente morale.

Il ministro
CASTAGNOLA.

Intorno a questa risposta venivano pubblicate nel giornale napoletano *La Libertà* (24 agosto 1871) le seguenti considerazioni in forma di lettera spedita da Firenze col titolo:

Solite promesse.

Si è veduto con dispiacere, da molti meridionali che qui dimorano, l'arte sottile dell'onorevole Castagnola per farsi credere, con sola spesa di perorazioni e di frasi, ristoratore e Messia delle sorti economiche della bassa Italia.

Tutte le Camere di commercio del Napoletano sono prese da insolito zelo nell'additare i bisogni delle popolazioni. Ieri era quella di Brindisi che fiduciosa gl'inviava un rapporto sulle condizioni industriali e commerciali della terra d'Otranto, oggi è quella di Foggia che gli espone, con pari speranza, lo stato delle industrie nella Capitanata, facendo voti onde risorga l'industria della pece del Gargano, un tempo fiorente, e si conducano a termine alcune bonifiche, che per le condizioni sanitarie sono riputate d'urgenza.

L'onorevole ministro risponde ad ognuna come se fosse il corno dell'abbondanza; ma i frutti che versa sono sempre di carta e di fumo.

L'istessa *Riforma*, che raramente parla degli atti governativi senza condirli col sale della diffidenza, ha voluto per una sola volta fare eccezione al suo metodo; ma anche nella eccezione essa si è ingannata.

La *Riforma* ha riportato, senza commenti, la circolare diretta alla Camera di Brindisi, rispondendo alla quale il ministro assicurava *che si sarebbe fatto gran conto di tutt'i desiderii espressi da quella illustre rappresentanza commerciale*. Or chi crederebbe che le assicurazioni dell'onorevole Castagnola sieno scientemente vane, inefficaci e insuasistenti, anche riducendo al solo *numero di due* i tanti e tanti voti, cui promette il suo patrocinio?

Eppure è così, o ne chiamo a giudici gl'imparziali lettori.

L'onorevole Castagnola, in quella circolare datata da Roma, dichiarava alle popolazioni di Terra d'Otranto « che avrebbe raccomandato vivamente « al collega Gadda, ministro dei lavori pubblici, la costruzione dei tronchi « ferroviari Zollino-Gallipoli e Taranto-Brindisi, e sottoposto inoltre al « Consiglio d'istruzione industriale e professionale il voto relativo alla isti- « tuzione di una scuola. »

Ora nel dettare siffatta risposta l'onorevole ministro di agricoltura e commercio ha contato troppo sulla debolezza dell'altrui memoria, ed è mestieri per conseguenza provargli l'opposto.

L'onorevole Castagnola sapeva che nel passato dicembre una Commissione di deputati, composta degli onorevoli Mazzarella, Pisanelli, Bonghi, Sebastiani ed altri, si era presentata al ministro Gadda per la sollecitazione di quei tronchi ferroviari.

Sapeva che il ministro aveva risposto essere già compiuta la liquidazione delle multe, nelle quali è incorsa la società delle ferrovie meridionali; ma, prima di potersi ripartire l'anmento a beneficio delle quattro linee contemplate dall'articolo 20 della legge del decorso agosto, *doversi attendere il giudizio dei tribunali, cui voleva ricorrere la società*.

Sapeva ch'era stato pregato il Governo di prendere un partito definitivo su tal proposito, per non fare che i ritardi artificiosi e calcolati della società divenissero ostacolo grave al beneficio invocato dalle moltitudini.

Sapeva in ultimo che le premure furono rinnovate *a lui stesso*, quando comparve in Parlamento con due portafogli, e si annunziava sulla gazzetta ufficiale ch'egli era *reggente* del Ministero dei lavori pubblici, in luogo del Gadda occupato a Roma.

Perchè dunque venire a dire alla Camera di Otranto: vi prometto i miei buoni uffici presso l'onorevole Gadda, mentre sapeva che in una al ministro Sella era stato sempre avverso a quei tronchi?

Perchè non se ne diede pensiero egli stesso quando era potente a fare il bene, e n'era con ardore richiesto?

Perchè oppose egli pure ingrate ripulse, come era stato già praticato dai suoi colleghi?

Lo spirito dunque delle promesse dell'onorevole Castagnola non risponde ai precedenti della sua condotta in questa materia. I reclami delle popolazioni sono rimandati da un tribunale all'altro, ma l'opera della giustizia apparisce come spettro in un miraggio.

Eppure i tronchi invocati, compreso quello da Foggia a Manfredonia, sono di una vitale importanza. L'onorevole Castagnola meglio d'altri conosce come, dopo le migliori addotte al porto di Brindisi e l'apertura del canale di Suez, le ferrovie alpine del Cenisio, del Gottardo e del Brennero debbono avere il loro principale termine di sbocco commerciale nella bassa Italia. Questo grandioso sistema di linee però costituisce *innanzitutto un servizio al commercio europeo*. Le popolazioni meridionali non potranno vantaggiarsene sul serio, se non sono poste in condizione di raggiungerle colle *traverse interne*, onde tradurvi e scambiarsi i prodotti della propria attività. Di queste traverse sono provvedute con sufficienza la Liguria, il Piemonte, la Lombardia e il Veneto. In modo minore l'Italia centrale. Il mezzogiorno al contrario, il quale comprende le regioni che più ne abbisognano, trovasi di non averne che una sola, ed è la trasversale che va da Foggia a Napoli. La convenienza dunque di allacciare con nuove linee interne ed intermedie le grandi ferrovie littorali salta agli occhi di tutti.

La cortesia che i popoli invocano non è di parole: si chiedo un fatto, si chiede che basti un decennale ritardo e si vegga al fine il soffio vivificante della locomotiva in mezzo a quel fascio di genti che resero grande in Grecia e in Asia l'azione dell'antica Roma.

Uguali considerazioni si potrebbero fare a proposito della scuola nautica domandata dall'istessa Camera di commercio della Terra d'Otranto. Il ministro sottoporrà il voto al Consiglio d'istruzione industriale e professionale; ma si può facilmente intendere che la risposta sarà negativa, o sospensiva a tempo indefinito, essendoci la bolla ragione che la scuola nautica di Genova or ora è sorta, e dovere attendere il Governo di vedere pienamente in fiore questo istituto.

Non bisogna dunque appagarsi troppo delle buone parole. La deputazione meridionale deve chiedere in Roma lo specchio comparato degli istituti tecnici e commerciali; deve considerare attentamente la statistica dei tronchi secondari e delle ferrovie di allacciamento per ottenere i necessari sviluppi, e stabilire in fine i criteri inviolabili nella distribuzione dei benefici dell'arte e della scienza. In opposto la vita nazionale non sarà mai equilibrata in se stessa, e non potrà dirsi fondata in giustizia l'agiatezza relativa delle varie provincie italiane.

Le previsioni dell'articolista si avverarono, come potranno rilevare i lettori dai cenni seguenti, che si desumono dagli annali del Ministero di agricoltura e commercio, 3° trimestre 1871, e che contengono le conclusioni del ministro dei lavori

pubblici. I reclami delle popolazioni, rimandati da un Ministero all'altro, finiscono sempre col restare insoddisfatti.

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — La costruzione di questa ferrovia (chil. 30) è autorizzata dall'articolo 20 della legge 28 agosto 1870. La necessità di eseguirla allo scopo di congiungere Gallipoli colla linea adriatica non è stata mai sconsigliata; però fu sempre considerata come linea supplementare e di interesse locale, e per ciò non venne compresa, nè nella concessione del 1862, nè nella convenzione approvata colla legge del 14 maggio 1865. La costruzione richiederebbe una spesa di lire 3,500,000, delle quali 180 mila per espropriazioni di terreni. Si ora fatto assegnamento su larghi sussidi per parte dei comuni e corpi morali, ma questi non si ottennero che in proporzioni ben ristrette. Se si eccettua la provincia di Otranto, che ha deliberato di concorrere per lire 500 mila pagabili in quindici annate, nessun'altra seria proposta di contributo si è avuta da parte dei comuni interessati, alcuni dei quali si sono limitati ad offrire gratuitamente in tutto od in parte il terreno per la sede della ferrovia. Questa offerta, anche largamente valutata, diminuirebbe di lire 180 mila la relativa spesa. I concorsi pecuniari che furono votati in aggiunta non superano le lire 7350.

Dopo ciò è ben facile comprendere che, per la concessione di cui trattasi, non venne presentata alcuna proposta. Può darsi che le sorti di questa linea volgano in meglio quando, definite le questioni pendenti circa il pagamento delle multe da parte della società delle ferrovie meridionali, si conoscerà quale parte di esse multe sia devoluta a ciascuna delle quattro linee in applicazione del capoverso del citato articolo 20 o si potrà dagli aspiranti alla concessione contare con certezza sull'ottenimento di un sussidio in quota determinata.

Ferrovia Taranto-Brindisi. — Col secondo capoverso dell'articolo 22 della legge 28 agosto 1870, n° 5858, il Governo venne autorizzato a comprendere nella concessione della calabro-sicula, di cui all'articolo 7 della legge medesima, la diramazione da Taranto a Brindisi (chil. 72) in conformità dell'articolo 22 della convenzione 9 luglio 1863, approvata colla legge 23 agosto 1863, n° 1440.

Fino ad oggi non si presentò il caso di addizionare a nuova concessione della rete calabro-sicula; ma all'evenienza non si mancherà di tener conto dello indicato provvedimento legislativo.

VIII.

Apertura del Parlamento a Roma. — Il discorso del Re promette alla federazione di Puglia una larga parte di vantaggi nel ricorso generale della civiltà verso l'Oriente. — La Commissione del bilancio, per mezzo del *relatore* deputato Depretis dichiara lo sviluppo della ferrovia dell'Anfilo un *atto di rigorosa giustizia per la regione di Melfi*. — Discussione in merito nella tornata del 24 dicembre 1871. — Ordine del giorno proposto da quindici deputati, e spiegazioni del ministro Devincenzi. — La stampa s'impadronisce della questione e vuole condotta la linea non solo da Candela per Santa Venere a Gioia, ma da Santa Venere ad Avellino.

Nel giorno 27 novembre 1871 fu aperto a Roma il primo Parlamento unitario d'Italia, e segnato l'indirizzo di un'era novella.

“ La via mondiale che, percorrendo l'Italia riesce a Brindisi
 “ e avvicina l'Europa alle Indie, deve trovare aperti tre varchi
 “ alla vaporiera per attraversare le Alpi. „

Questa fu l'idea più alta del discorso della Corona sotto l'aspetto economico della questione sociale; e la Camera fece subito intendere quali sieno le riforme che, a norma di tal criterio, debbano essere riputate più urgenti. Nella discussione de' bilanci preventivi si chiese lo sviluppo delle scuole, delle strade, degli istituti di credito, delle migliorie agrarie e della marina mercantile. I deputati del Mezzogiorno continuarono a patrocinare la causa delle loro provincie, e particolarmente della Lucania. L'esecuzione della ferrovia dell'Anfilo fu quindi più vivamente domandata al Governo.

I°

Considerazioni sulla ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere fatte a nome della Commissione generale del bilancio dal deputato Depretis.

Coll'articolo 6, lettera e, della legge 14 maggio 1865, più volte citata, il Governo fu autorizzato « A concedere all'industria privata una strada ferroviaria da Candela fin presso a Melfi e alla fiumana di Atella con una sovven-

« zione annua di lire 100,000, ed a fare eseguire gli studi per la prolungazione di questa linea per Venosa, Gravina, Altamura o Gioia. »

Questa disposizione *dettata da un sentimento di giustizia verso le popolazioni*, cui venne tolta la ferrovia che in forza della legge del 25 agosto 1862 doveva congiungere la sponda tirrena all'adriatica percorrendo le valli del Sele e dell'Ofanto, fu confermata ed ampliata colla legge del 28 agosto 1870, per ciò che riguarda il tronco che da Candela dove giungero a Ponte Santa Venere. Il quale tronco verrebbe a riunire le vie ruotabili del Melfese e regioni finitime colla gran rete ferroviaria del regno a cui una popolazione numerosa, che occupa un vasto e fertile territorio, non può accedere, mancando di una strada ruotabile che metta capo alla stazione di Candela.

Infatti coll'articolo 19, n° 5, della legge 1870 il Governo fu autorizzato « A concedere alla società delle ferrovie meridionali la costruzione e l'esercizio del tratto di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere, assegnandole una sovvenzione annua di lire 60,000 e dandole inoltre lire 200,000 di capitale che si dovrebbero erogare nella esecuzione della strada nazionale da Candela a Ponte Santa Venere, a norma della legge 27 giugno 1869, numero 5147, relativa alle strade nelle provincie meridionali.

« La sovvenzione di lire 100,000 annue, che l'articolo 6, lettera c, della legge 11 maggio 1865, numero 2279, attribuisce a tutta la linea di Candela per Ponte Santa Venere fino alla fiumana di Atella, rimane ridotta a lire 60,000 annue da erogarsi specialmente in sussidio del tratto da Ponte Santa Venere alla fiumana di Atella.

« Al di più che potrà abbisognare, sia per le spese di costruzione che per quelle di esercizio dovranno supplire i corpi morali interessati uniti in regolare consorzio, salvo la disposizione dell'articolo 20. »

E l'articolo 20 è così concepito:

« E data al Governo la facoltà di concedere, per decreto reale, all'industria privata la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate:

« Da Zollino a Gallipoli.

« Da Lucera a Manfredonia.

« Da Ponte Santa Venere alla fiumana di Atella.

« Da Giulianova a Teramo.

« L'ammontare delle multe di cui risulterà debitrice la società delle strade ferrate meridionali, in virtù dell'articolo 8 della convenzione 28 novembre 1864, approvata con legge del 14 maggio 1865, n° 2279, sarà applicato come sussidio, distribuito in ragione dei chilometri rispettivi, alla costruzione delle suddette ferrovie. »

Colle quali disposizioni di legge il sussidio accordato per la costruzione e l'esercizio del tronco di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere, che prima era limitato a lire 40,000 annue, venne stabilito:

a) In lire 60,000 annue;

b) Nella somma capitale di lire 200,000;

c) In una quarta parte delle multe nelle quali è incorsa la società delle meridionali;

d) Nel sussidio dei corpi morali interessati.

Ora non trattasi che di un tronco d'una lunghezza di chilometri 11 + 662, e di una spesa che la Commissione parlamentare chiamata a riferire sul progetto di legge delle varie ferrovie, discusso ed approvato nell'anno passato, valutava un milione di lire. La quale Commissione, dobbiamo pur ricordarlo, nella relazione presentata alla Camera confortava il Ministero ad aumentare l'annualità di lire 40,000, già fissata nella legge del 1865, di altre lire 41,000, che rappresentano il canone che il Governo percepisce dalla società delle meridionali in lire 36,000 pel tronco da Foggia al Cervaro, più altre lire 5000 risparmiate sulla quota governativa di concorso per l'esercizio della linea di Candela.

Oggigiorno, dopo la legge del 28 luglio 1870, le cose trovansi ridotte al punto che la società delle ferrovie meridionali sarebbe disposta a costruire e ad esercitare il tronco da Candela a Ponte Santa Venere, a condizione che le sia pagata la somma capitale di lire 200,000 e corrisposto l'annuo sussidio di lire 75,000. Avvi dunque una differenza di sole lire 15,000.

E questa differenza pare a noi che non debba ritenersi un ostacolo ad eseguire un lavoro, che si risolve, amiamo ripeterlo, in un atto di rigorosa giustizia. La società delle meridionali deve comprendere che la costruzione di questo breve tronco tornerà vantaggioso non solo alla diramazione di Candela, ma a tutte le linee da essa esercitate. E per sua parte il Governo troverà un importante compenso anche dal lato finanziario e per l'aumento dei prodotti delle ferrovie, e dei trasporti postali e dei generi di privativa, e pel maggior valore che acquisterà uno stabile di proprietà domaniale, qual è il bosco di Monticchio. Quindi la Commissione conforta il Ministero a riprendere le trattative colla predetta società, onde ottenere che il breve, ma utile tronco di ferrovia, sia al più presto compiuto.

Discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Tornata 21 dicembre 1871.

Del Zio. Sarà brevissimo.

La Camera ricorderà che discutendosi, nell'agosto dell'anno scorso, l'ultima gran legge sul sistemamento delle ferrovie del regno, fu adottato con maggioranza grande di voti un articolo della Commissione, cioè il 19, n° 5, col quale si fermò stabilimento la sorte dell'importantissimo tronco ferroviario Candela-Santa Venere.

Io ne ringrazio e ne ringrazio ancora la Camera, come mi congratulo coll'onorevole Depretis di averne al presente riapigliato in egregio modo tutte le ragioni nella bella relazione proposta al bilancio che discutiamo. Geogra-

ficamente, economicamente o moralmente militava e milita in favore del detto tronco, la pienezza intera del diritto e del precedenti parlamentari; e l'onorevole relatore non è caduto al certo in esagerazione dicendo che sia la esecuzione del medesimo un atto di rigorosa giustizia.

E di fatti egli è impossibile che non sia chiara e viva nella memoria e coscienza del Parlamento la storia dolorosa della soppressa linea di Conza. I tronchi che l'equità della Camera volle conservati divennero testimonio della sua rettitudine al cospetto di tutte le genti della mia terra natale, e questa testimonianza non cesserà dalle proteste in fino che il diritto non diventi un fatto.

La Commissione dell'anno scorso fece l'analisi di tutti i motivi che avessero potuto per avventura daro apparenza di ragione ai ritardi. Li mostrò tutti insistenti.

Perchè dunque trascorsero altri quattordici mesi, e la volontà della legge non è ancora eseguita?

Interpellata più volte la società delle ferrovie meridionali da me, dalle autorità locali e dal predecessore dell'onorevole Devincenzi, ha dato alla fine le sue conclusioni.

La differenza in più che essa domanda sulla cifra l'anno scorso stauziata al riduce, per quanto afferma il relatore, alla somma di altre lire 15,000. Se egli è così, noi precedenti stessi della legge si trovano additati i fondi complementari, e sarebbero sovrabbondanti. La passata Commissione dimostrò con prove irrepugnabili che il Governo si trova, nei tronchi in questione, largamente creditore della società delle meridionali. Esige infatti un canone annuo di 36,000 lire, perchè accordava alla società stessa di usare, pel tronco che va da Foggia per Benevento a Napoli, un tratto della linea che va pure da Foggia pel Cervaro a Candela. Inoltre il Governo risparmia altre 5000 lire sulla quota governativa di concorso per l'esercizio della linea di Candela. E se ndiste, nella tornata del 30 luglio scorso anno, sostenermi che lo Stato sia libero di non impiegare a beneficio delle popolazioni, per cui si fece un lavoro, i risparmi fatti sul lavoro stesso, udiste pure l'onorevole Bonghi rispondere vittoriosamente che lo Stato non abbia tale libertà quando i risparmi sono necessari alla continuazione o perfezionamento del lavoro stesso; sicchè, dato che il piccolo aumento chiesto dalla società si mostri ragionevole, può essere accordato senza nuovi oneri per la nazione.

Pensi la Camera che tre circondari di tre provincie illustri del regno, cioè quelli di Melfi, di Foggia e di Sant'Angelo de' Lombardi nella Basilicata, Capitanata e Principato Ulteriore, si trovano senza comunione fra di loro, perchè la stazione di Candela non è connessa al ponte romano di Santa Venere sull'Anfido nè con rotabile ordinaria nè con tronco di ferrovia. Sembra incredibile, eppure è così! Trecento mila abitanti almeno sono tolti al beneficio di scambiare celeremente i prodotti del loro lavoro, e intanto tre leggi pubbliche del regno parlano da anni ed anni in favore del loro diritto!

Io spero perciò che, come il Parlamento accolse con sovrana benevolenza

nell'anno scorso i miei reclami, voglia accoglierli ancora quest'oggi e completare l'opera di equità nazionale tanto invocata dalle popolazioni del Melfese.

In unione a molti altri colleghi ho formulato per tal fine un ordine del giorno e sono sicuro che l'onorevole Devincenzi l'accetterà di buon grado. Fino dal 1861 egli emise la luminosa idea che le grandi linee litorali della Bassa Italia non potranno essere veramente proficue se non ricevono nesso da un ampio sistema di allacciamenti interni e di traverse appennine. Una gran parte delle popolazioni meridionali non è sui lidi, abita una natura frastagliata e federale. Benevento, Capua, Campobasso e soprattutto Melfi sono veri sistemi interni di comunione e debbono essere allacciati tra loro nel modo stesso in cui trovansi allacciate le città che possiedono le grandi linee di ferrovia dell'Italia nordica e della centrale. Il mio ordine del giorno dunque troverà eco nell'animo del ministro e della Camera, e la gran traversa che dicesi tronco Candela-Santa Venere sarà un fatto compiuto dal Parlamento di Roma per gloria del diritto e per utilità morale ed economica delle popolazioni di Melfi e dei vicini paesi.

Ministro per i lavori pubblici. Comincio dal dire all'onorevole Del Zio che sarei disposto ad accettare qualunque ordine del giorno, quando con ciò si agevolasse la costruzione delle strade; ma credo che non si progredirà finchè non si tolgano le difficoltà.

L'onorevole Del Zio sa che il Governo ha l'obbligo di somministrare alla società delle meridionali, la quale ha il dovere di costruire questa strada, le somme occorrenti, purchè gli enti morali che debbono contribuirevi, vogliano completarle.

Del Zio. Domando la parola.

Ministro per i lavori pubblici. Credo che l'onorevole Del Zio sia in un equivoco, pensando che per questo completamento non abbisognino che 15 mila lire. Posso dirgli che per i lavori occorrenti la società delle meridionali domanda 75,000 lire. Vi è quindi una grande differenza. Quando egli riescirà ad indurre gli enti morali a dare la somma che si richiede, cosa che non fu possibile al Governo, allora sarà facile fare questa ferrovia.

Io ho trovato nell'amministrazione una corrispondenza continuata tra la compagnia delle ferrovie meridionali ed il Governo, e fra questo, i prefetti ed i comuni, e ne ho rilevato che questo consorzio non si è potuto fin qui costituire.

Ad ogni modo, se l'onorevole Del Zio colla sua influenza ci può procurare il concorso di questi corpi morali, ne sarò contentissimo.

Del Zio Rispondo subito alle obbiezioni fatte dall'onorevole ministro. Io le accetto perchè debbo supporle emosse in buona fede, ma le accetto a patto che l'onorevole Devincenzi, non solo si compiaccia di ascoltare le mie risposte, ma vada da sè al fondo della questione, o mi liberi dalla necessità di dovere esporre alla Camera i motivi storici e politici che da tanto tempo rendono infelici le popolazioni del Melfese e principalmente quella di Melfi.

Egli mi ha fatto tre appunti: il primo sulla cifra differenziale, che io ho addotta nei termini stessi della relazione al bilancio; il secondo relativo all'apparente renitenza dei comuni a voler versare le quote di concorso che debbono per legge; e il terzo in fine, che mi riguarda personalmente, perchè accenna alla possibile influenza che dovrei avere fra i miei conterranei per affrettare la costruzione del tronco.

Or bene, riguardo alla cifra io fo osservare che l'onorevole ministro Devincenzi esagera gli oneri cui dovrebbe sottostare lo Stato, anche ammesso che la cifra differenziale non sia di 15,000 lire, come vuole il relatore, ma di 75,000. Imperocchè ho già detto che la passata Commissione ha ritenuto come fondi che debbano andare a beneficio del Melfese, tanto l'annuo canone delle 36,000 lire pel tronco da Foggia al Cervaro, quanto le altre 5000 lire di quota governativa che si dovrebbero pagare, e si risparmiano sulla linea di Candela. Facciamo dunque la sottrazione. Da 75 tolgo 41, resta 34. Questo è il numero residuale che rappresenta ipoteticamente la cifra degli oneri novelli. Ma nè da me, nè dalla Commissione, nè dall'onorevole Depretis, nè dal Ministero si è mai sostenuto che le dichiarazioni ultime della società debbano ritenersi come un oracolo.

V'è la questione delle multe, v'è l'aumento de' prodotti della ferrovia certamente prevedibile e che dev'essere posto a calcolo, oltre ai risparmi che lo Stato otterrebbe nei trasporti della posta e dei generi di privativa.

L'onorevole ministro, ponendo in rapporto questi vari aspetti della questione, può facilmente vedere l'entità dell'aumento definitivo che dev'essere alla società conceduto. Solo dopo tale analisi potrà sapersi se un onere novello, o a modo di frazione, può cadere sullo Stato e parzialmente sui comuni.

E ciò mi conduce a discorrere del secondo appunto. L'onorevole ministro è nell'opinione che i comuni interessati al tronco sieno renitenti a porsi in consorzio per le necessarie quote. Ciò non è esatto, perchè quattro del Melfese, cioè Melfi, Rapolla, Atella e Ripacandida, ed uno di Principato Ulteriore, cioè Lacedonia, già contribuiscono a costituire il fondo di 40 mila lire di sovvenzione annua per l'esercizio del primo tronco da Foggia a Candela, *non ostante che la ferrovia aperta all'esercizio sia tutta in provincia di Capitanata.*

È questo anzi un ammirabile esempio, perchè si sono lasciati tassare per tronchi di cui finora non possono godere. Consideri inoltre l'onorevole ministro che quei comuni erano tutelati, non solo dalla legge del 1865 pel tronco ferroviario, ma da quella che loro assicurava un accesso alla stazione di Candela col mezzo di una strada ruotabile.

Le lunghissime incertezze del Ministero sulla scelta della forma del tracciato, spiegano le posteriori noncuranze dei comuni. Cheecchè, insomma, si pensi di questo stato di cose, resterebbe sempre, se durasse, poco onorevole per la pubblica amministrazione il fatto eccezionale che, per poche migliaia di lire di differenza, un intero popolo è tolto ai prodigi della comunione moderna.

Dalle colline di Melfi si vede la vaporiera nelle belle stagioni dell'anno, la si saluta come il segnacolo delle vittorie della scienza moderna sulla natura, o come un sacro invito ad entrare nel moto delle grandi linee per cointendere e consentire nei fini dell'umanità. Ma sopraggiungono coll'inverno le nevi, e in un baleno diventa quel tratto di strada un muro di bronzo per chi prima s'illuse alla dolce visione. Vi dirò anzi che un tal pensiero mi ha trafitto il cuore come una spada, e da 18 mesi io mi sono costituito esule volontario dalla mia patria, onde attestare sensibilmente al popolo il dolore di un ritardo che è causa per esso di gran rammarico e malecontento.

Quanto alla mia infirmità, dirò in ultimo all'onorevole ministro, che per puro dovere essa fu ed è sacra interamente 'al bene del mio collegio. Parli dunque il Governo con efficacia, e vedrà che so ubbidire sollecitamente al vero e al giusto, e che le mie forze, quali si siano, sono in servizio d'ogni generoso intendimento.

Presidente. Ritira la sua proposta?

Del Zio. No, la mantengo.

Presidente. Allora ne do lettura:

« La Camera, considerando che il tratto di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venera è di alta importanza, per lo sviluppo degli interessi economici e morali della popolazione del Melfese e delle provincie limitrofe, invita il Ministero a stanziare nel bilancio di definitiva previsione per l'esercizio del 1872 la somma necessaria alla sollecita costruzione e all'esercizio del medesimo, e passa all'ordine del giorno. »

A questa proposta sono sottoscritti gli onorevoli:

Del Zio, deputato di Melfi,
Brescia-Morra, di Avellino,
Salaris, di Nuraminis in Sardegna,
Arcieri, di Lagonegro, *
Lo-Monaco, di Matera,
Marolda-Petilli, di Muro Lucano,
Ripandelli, di Cerignola,
Branca, di Potenza,
Sole, di Chiaromonte,
Nicotera, di Salerno,
Lacava, di Corleto Perticara,
Capone, di Sant'Angelo dei Lombardi,
Macchi, di Cremona,
Morelli Salvatore, di Sessa Aurunca,
Tamaio, di Messina in Sicilia.

L'onorevole ministro ha dichiarato che lo respinge?

Ministro per i lavori pubblici. Debbo respingere l'ordine del giorno in quanto che ciò che manca al Governo è la somma occorrente, che esso non deve per intero procurare, avendo gli enti interessati obbligo di completarla.

Sebastiani. Domando la parola.

Presidente. Onorevole Sebastiani, ella vede che la Camera è impaziente di terminare questa discussione.

Sebastiani. Io non ho chiesta la parola se non per altro che per pregare l'onorevole Del Zio a ritirare il suo ordine del giorno ed a rimandare tale questione a miglior tempo, mentre essa potrebbe restare pregiudicata da una votazione in questi momenti. Anch'io avrei voluto prendere largamente parte alla discussione e fare qualche proposta per sollecitare la costruzione delle ferrovie sanzionate dalla legge, delle quali è una quella di cui ha parlato l'onorevole Del Zio; ma ne ho fatto sacrificio alle circostanze attuali; epperò io pregherei di ritirare il suo ordine del giorno, ed attendere il tempo, che non sarà lontano, in cui si avrà l'agio di richiamare tutta l'attenzione della Camera sopra i diritti incontrastabili di varie parti del paese.

Del Zio. In omaggio agli avvisi dei miei colleghi, alle sollecitazioni dell'onorevole presidente, e alla buona volontà che traspare dagli atti e gesti dell'onorevole ministro, io lo ritiro; ma resti fermo, e si sappia dalla Camera e dall'Italia, che la costruzione del tronco Candela-Santa Venere fu definito dal primo relatore del bilancio dei lavori pubblici in Roma *un atto di rigorosa giustizia* per la regione di Melfi.

2°

Ferrovia da Candela a Ponte di Santa Venere.

(Lettera da Roma all'Unità nazionale di Napoli del 29 gennaio 1872.)

Voglio parlarvi di una questione molto interessante per alcune provincie del Mezzogiorno.

Nella relazione della Commissione generale del bilancio sullo stato di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1872, c'è un paragrafo che porta questo titolo: *Strada ferrata da Candela a Ponte Santa Venere*. È un paragrafo che ha il suo interesse, e giova che io ve ne parli un po' diffusamente, concernendo la prosperità di una contrada fertilissima del Mezzogiorno, seminata di comuni grossi e ricchi, collocati a piè dell'Appennino più alto della Basilicata, il Vulture.

Con l'articolo 6 della legge 14 maggio 1865, il Governo, su proposta del deputato De Cesare, fu autorizzato a concedere all'industria privata una ferrovia da Candela fin presso a Melfi e alla finanza di Atella con una sovvenzione annua di lire 100,000, ed a fare eseguire gli studi per la prolungazione di questa linea per Venosa, Spinazzola, Gravina, Altamura e Gioia del Colle.

Questa disposizione dettata da un sentimento di giustizia verso le popolazioni cui venne tolta la strada ferrata, che in forza della legge del 25 agosto 1862 doveva congiungere la sponda tirrena all'adriatica, percorrendo le valli

del Sele e dell'Ofanto, fu confermata ed ampliata con l'altra legge del 28 agosto 1870, per ciò che concerne il tronco che da Candela deve giungere a Ponte Santa Venere.

Questo tronco riunirebbe le vie ruotabili del Melfese e delle regioni vicine con la gran rete di strada ferrata del regno, a cui una popolazione numerosa ed operosa, che occupa un territorio vasto e fertile non può accedere, mancando di una strada ruotabile, che metta capo alla stazione di Candela.

Con l'articolo 19 della legge 1870 il Governo fu autorizzato a concedere alle meridionali la costruzione o l'esercizio del tratto da Candela a Ponte Santa Venere, assegnandole una sovvenzione annua di lire 60,000 e dandole inoltre lire 200,000 di capitale. La sovvenzione fu dunque ridotta a 60,000 lire, ed al di più che potesse occorrere sia per le spese di costruzione, che di esercizio dovrebbero snappare i corpi morali interessati, uniti in consorzio. E con l'articolo 20 fu stabilito, che la quarta parte delle multe, di cui risultasse debitrice la società delle meridionali, fosse data, come sussidio al breve tronco, il quale misura non più di 11 chilometri e 600 metri, e può costare, secondo i calcoli fatti, un milione appena.

Adesso le cose stanno così. La società delle meridionali è disposta a costruire o ad esercitare il tronco, a condizione che le sia pagata la somma capitale di lire 200,000, e corrisposto l'anno sussidio di lire 75,000. Non vi ha dunque che una magra differenza di sole lire 15,000.

Il Depretis, relatore della Sotto-Commissione del bilancio per i lavori pubblici, chiama questo lavoro: *atto di rigorosa giustizia*. E notate che dei suoi colleghi della Sotto-Commissione non ce n'è uno solo del Mezzogiorno. Essi sono il Cadolini, il Finzi, il Maldini, il Torrigiani, il Villa-Pernice e il Boselli.

La Sotto-Commissione dunque conforta il Ministero a togliere di mezzo la piccola differenza; dimostra ad esso i vantaggi del nuovo tronco e del compenso che ne avrebbe il Governo dal lato finanziario, per l'aumento dei prodotti, e per i trasporti postali e dei generi di privativa, e per il maggior valore che acquisterebbe una ricca proprietà dello Stato, il bosco di Monticchio; e confortato il Ministero a ripigliare le trattative per ottenere che il breve tronco sia al più presto compinto, conforta pure le meridionali ad eseguirlo, tornando esso vantaggioso non solo alla diramazione di Candela, ma a tutte le linee da esse esercitate. Sul tratto da Foggia a Candela, il Governo ci rimette adesso 18 mila lire al chilometro!...

Nella discussione del bilancio, il De Vincenzi rispose al Del Zio, che aveva parlato su quest'argomento, che avrebbe fatto quanto era in lui per la sollecita costruzione del tronco; ma fino a questo momento nulla pare che si sia fatto, nemmeno le pratiche sono state riprese. Ora ciò è un male, un gran male, e non va bene che ne pigli la responsabilità un ministro napoletano. Corre il settimo anno dacché il De Cesare fece la proposta, di cui vi ho discorso, e dopo sette anni non si è giunto ancora a conchiudere! Non accuso nessuno, ma non posso starmi dal dirvi che certe cose rivoltano il fegato. A

forza di nominarla e ripeterla ogni momento, questa strada ferrata da Candela a Ponte Santa Venere, è diventata come una di quelle precie, che il labbro ripete macchinalmente, e il cervello chi sa per quali mondi se ne vada a spasso. È un breve tratto di 11 chilometri soli, che si sarebbe potuto compiere in sei mesi. Compiuto, i grossi comuni che stanno lì vicino, Melfi, Rionero, Barile, Atella, Venosa si sarebbero congiunti presto, prestissimo, essendo poca la distanza, alla strada ferrata; compiuto, si avrebbe potuto cercare ogni mezzo per prolungare la linea; prolungarla di altri dieci chilometri prima, e poi di altri dieci ancora, a misura che il bisogno picchiava alla porta, scuotendo dalla loro pigrizia quella gente col fischio della locomotiva; facendo sgranchiare quei municipi, taccagni nello spendere, dubbiosi, paurosi ed ignoranti; insomma una vita nuova avrebbe animata e rallegrata quella contrada fertilissima, e la trista fama ch'essa si acquistò al tempo del brigantaggio, l'avrebbe perduta.

E sapete voi quanti comuni potrebbero costituire il consorzio per prolungare la linea sino a Spinazzola almeno? Lasciatemelo dire, perchè io sono nato in quei luoghi, e lo so. Melfi, Rionero, Barile, Venosa, Lavello, Montemilone, Maschito, Spinazzola, Palazzo San Gervasio e Genzano, Forenza, Avigliano ed Acerenza, 15 in tutto. Io non dico che la strada avrebbe dovuto passare per tutti questi comuni, perchè alcuni son messi in cima dell'appennino, e la locomotiva non può andarli a cercare lassù, ma per buona parte di essi che stanno in piano, e non c'è montagna da bucare, nè ponti da costruire. Quelli che stanno sulla altura rimarrebbero a quindici o venti chilometri di distanza dalla linea. Le provincie interessate sono tre, Basilicata, Terra di Bari e Capitanata.

Ma non si può tentare di mettere su il consorzio, se il tronco da Candela a Ponte Santa Venere non sarà compiuto; se insomma la strada ferrata non si sarà aperta sul piano, ed avrà fatto sentire a quegli abitanti lo stimolo di averla più vicino, non potendo essa rimanere lì, presso la fumana di Atella, per tutta l'eternità.

3°

Sul progetto del tronco di strada ferrata da Avellino al Ponte Santa Venere.

Esame del tracciato e livellazione dell'enunciata ferrovia, e rilievi sull'importanza, necessità ed utilità della stessa.

MEMORANDO.

CAP. I.

La strada ferrata in esame (come dal progetto tecnico) si attacca nei due estremi a due linee ferroviarie principali di queste provincie meridionali d'Italia, l'una che da Avellino va a Napoli e si collega quivi coi principali tronchi della società delle ferrovie romane o dello meridionali, l'altra che da Ponte Santa Venere va a Foggia per rinnersi quivi colla principale arteria longitudinale delle ferrovie italiane, cioè colla linea da Brindisi a Susa. Questa linea quindi forma un necessario sviluppo ed un'utilissima congiunzione delle più importanti linee principali.

Diamo qualche rapido appunto sull'andamento della ferrovia in parola, accennando la convenienza del tracciato da noi prescelto.

La prima parte di questa linea è talmente determinata dalla campagna che percorre, che basta accennare che la linea non fa che costeggiare le sponde del Sabato, il quale fiume con loggiera sinuosità in terreno abbastanza solido e con poche accidentalità dai pressi di Avellino scende fin presso Pratola. Quivi un accurato studio della vetta appennina da sormontare ne ha favoriti della scelta di un tracciato che riunisce tre importantissime condizioni:

1° Stabilità dei terreni che si percorrono; 2° Grande economia per quantità di opere, specialmente in vista della brevità del necessario traforo; 3° Grande utilità pel maggior numero possibile di piccole città ed abitati che potranno profittare della ferrovia.

E qui giova ripetere una volta per tutte che queste tre condizioni ci siamo imposte costantemente ed abbiamo tenuto in mira nel tracciato di tutti i tronchi che compongono la linea in parola.

Non è permesso, nei limiti di un breve accenno, diffondersi su tutti gli altri passaggi che abbiamo studiato e che ci sono stati sconsigliati, sia dai terreni franosi, come i valloni dell'Uccello o Marotta, sia dalla lunghezza delle gallerie, come ne imponevano le terre di Montefusco o di Chiusano, sia dal disprezzo di numerosi centri di popolazione, come ne davano in risaltanza il seguire oltre il corso del Sabato, o tenerci al progetto già da tempo studiato da altri. Accennato ciò di volo, ritorniamo all'argomento, indicando

che la linea prescelta, rinrendo tutte le snesposte condizioni, come si rileva dal pregetto, da Pratola rimonta il vallone di San Marco; quindi, perforando gli Appennini con nna galleria péco maggiore di un chilometro di lunghezza nei pressi di Montefalcione, scende al Calere pel vallone dei Vermi, ed incontra questo fiume sotto Tanrasi.

Siamo sicuri di constatare la stabilità dei terreni di questo passaggio che nulla lascia a desiderare, per eccezione quasi unica, in queste località; la modicità della spesa di questo passaggio è posta in evidenza sì dalla stessa stabilità dei terreni che dalla brevità del percorso della galleria; le pendenze o i raggi delle carvo stanno nei limiti ammessi per tutti gli altri passaggi degli Appennini, come chiaramente si rileva dal profilo allegato. Pel numero di abitati cui serve la strada, rimandiamo senza più al relativo quadro che alleghiamo alla presente memoria, il quale può indicare tutte le piccole città ed abitati che fruiranno di questa ferrovia.

Raggiunto il fiume Calore, il tracciato percorre sulle sue sponde, per quel tanto che è necessario, fino ad arrivare alla confluenza in questo fiume del Freddano. Oramai le sponde del Calore hanno triste rinomanza per le continue frane e per terroni instabili; noi però, nel breve tratto pel quale siamo obbligati percorrere la sponda pel servizio necessario di importanti città e pel necessario andamento planimetrico, ci siamo limitati ad un tronco pel quale, con qualche bene studiata opera d'arte, siamo riusciti ad ovitare tutto lo frano, e, cavalcando questo fiume nei pressi della confluenza col Freddano, entriamo in questa nuova valle.

La valle del Freddano è quella che si presenta nella più opportuna giacitura per la traversata della catena degli Appennini, quando dalla valle del Calore si debba passare in quella dell'Ofanto. Noi confessiamo di aver adoperato tutto l'impegno che potevamo maggiore per istudiare accuratamente questo passaggio, perchè eravamo allarmati dalle grandi difficoltà incontrate dalla società delle meridionali nella traversata del prolungamento della stessa catena; come puro sapevamo le difficoltà ancora maggiori che consigliarono l'abbandono addirittura della linea di Conza, che ancora traversa il prolungamento dell'altro lato sempre della stessa catena. Accettiamo solo che la società delle meridionali è stata obbligata ad eseguire per questo passaggio oltre a 9 chilometri di galleria o circa 80 chilometri di via che difficilmente s'incontra l'eguale per enorme spesa di costruzione. Per la linea di Conza poi basta leggere gli atti del Parlamento italiano per avere idea delle enormi difficoltà e della spesa che imponeva quella traversata.

Studiando la campagna che si doveva percorrere, specialmente il vertice della catena appennina che si doveva traversare, si vede a colpo d'occhio che la vetta dei monti va man mano abbassandosi a misura che da Frigento od anche oltre o da Sant'Angelo si avvicina al gruppo principale dei monti di Bagnoli e Calabritto; quindi nasceva naturale il concetto che, per avere minore lunghezza di galleria ed in generale minore base di terreni montuosi a percorrere, conveniva, per quanto era possibile, rimontare la valle del Ca-

lore e tenersi più dappresso a Montella e Bagnoli. Ma però fu giocoforza abbandonare ben presto questo concetto; poichè, specialmente nelle depressioni del vertice dei monti ove il passaggio e l'altezza di questa si presentava agevole, la natura dei terreni e le continue frane lo contrastavano con difficoltà quasi insuperabili, salvo il concetto di sobbarcarsi ad enormi spese. Noi ripetiamo che abbiamo voluto studiare accuratamente la cosa, specialmente adescati da due forti depressioni che si incontrano nella vetta appennina, l'una fra le colonne milliarie 47 e 48 della provinciale di Melfi, e l'altra nella località che resta fra Nusco e Bagnoli, specialmente al sito denominato Varco della Creta. Ma siamo stati obbligati a lasciare ambedue queste località, perchè quasi costantemente le valli traversali che bisogna percorrere erano tutte di terreni instabili. Abbiamo osservato un continuo succedersi di terro argillose, di marne azzurre subappennine e di roccie stratificate sempre di marne e di argille. Quindi frequentissime frane che si sarebbero moltiplicate appena cominciati i lavori. Però siamo ritornati alla valle del Freddano.

Questa valle si presenta in ottime condizioni fino nei pressi di Torella; i terreni sono stabili, le pendenze opportune, la località bene scelta per vicinanza di abitati, e però vi progettiamo la nostra linea ferrata.

Ma nei pressi di Torella la valle del Freddano si restringe e cominciano le frane, e il terreno peggiora avanzandosi sopra corrente: di talche, ove il Freddano incontra la strada ordinaria, si scorgono a colpo d'occhio le imponenti frane. Per evitare il passaggio di queste frane, noi, proprio al loro cominciamento, abbiamo lasciato la valle del Freddano percorrendo la valle trasversale di un suo confine, cioè il vallone San Giovanni e Paolo, che si presentava proprio opportuno, e che era perfettamente raccomandato per stabilità di terreni. Rimontando questo vallone, siamo riusciti alla provinciale di Melfi, d'onde scendendo per le sorgenti dell'Ofanto, percorrendo campagna che non si saprebbe desiderare migliore, sia per stabilità di terreni, sia per economia di tracciato, ci troviamo presso Leone nella valle piana dell'Ofanto. In poche parole, colla linea studiata, traversiamo la catena principale degli Appennini, che ha imposto altrove tante spese e tante difficoltà, tenendoci sempre nei limiti delle pendenze e dei raggi ordinari, percorrendo sempre terreni stabili e con una galleria appena di 800 metri.

Oltre Leone poche parole diremo sul tracciato prescelto; esso è strettamente determinato dalla campagna e dal corso del fiume Ofanto; non abbiamo potuto che studiare qualche variante per attenuarne la spesa di esecuzione che non è straordinaria.

In riassunto la linea da noi tracciata presta il servizio della ferrovia a meglio che ad 80 centri di popolazioni, come si rileva dal quadro allegato; posa sempre sopra terreni stabili ed è di grande economia; di tal che la spesa di costruzione, compreso il materiale mobile, si tiene nelle lire 200,000 al chilometro, prezzo inferiore all'importo di ogni altra ferrovia delle provincie italiane, anzi che appena raggiunge la metà di questo importo; ed è assoluta-

mente assai tenue, specialmente se si considera che la via che si percorre traversa per ben due volte l'Appennino.

Come appendice di questo breve accenno tecnico, e per entrare un cotal poco nella considerazione dell'utilità della linea in esame, gioverà osservare che questa ferrovia sostituisce perfettamente due strade ordinarie con quanta utilità della provincia di Avellino non è a dire: queste due strade sono le principali comunicazioni attuali della stessa provincia con le provincie confinanti: l'una cioè la strada nazionale che da Avellino va a Foggia e l'altra è la strada provinciale che da Avellino va a Melfi.

Sostituisco la prima perchè, partendo dall'istesso punto, naturalmente trasporterà a Foggia tutti i prodotti e le persone del distretto di Avellino dello valli del Calore e dell'Ofanto, e viceversa, aggiungendo per soprappiù un vantaggio, che dà la comunicazione a tutte le città e campagne di quest'ultima valle e di tutta la rimanente provincia della Basilicata. La strada ordinaria di Melfi è poi materialmente sostituita dalla ferrovia, perchè il suo punto di partenza e il suo punto d'arrivo s'incontrano addirittura con la stessa. Avellino ed il Ponte Santa Venere sono due punti comuni alla ferrovia ed alla provinciale di Melfi.

Ora lo studio che da noi si è fatto, quanto sia stato possibile accurato, porta per fortunata conseguenza che il tracciato da noi scelto, a prescindere dai vantaggi inerenti ad una ferrovia, sarebbe preferibile agli attuali, anche come sede di una strada ordinaria.

In effetti la ferrovia proposta serve ad un maggior numero di abitati che non le due strade ordinarie esistenti. Possa sempre su terreni stabili, mentre ciò non si verifica nelle due strade ordinarie, che impongono una enorme spesa per manutenzione e conservazione, sia a carico della provincia che a carico dello Stato; ma tutto ciò è poco in confronto del parallelo dei profili.

Le quote di dislivello della ferrovia, anche a parte i piccoli trafori, sono inferiori di molto alle quote delle due strade ordinarie, e ciò si verifica costantemente, in tutte quattro le quote dei due passaggi appenninici che s'incontrano su ciascuna delle due strade ordinarie. Da ciò ne viene per conseguenza che la ferrovia cavalca gli Appennini sempre con pendenze inferiori al 25 per 1000, con tracciati in paragone più brevi, mentre le strade ordinarie hanno ambedue rampe lunghe e faticose oltremodo per forzate pendenze. Basti accennare che la strada nazionale delle Puglie ha due enormi salite per raggiungere la vetta della Serra fra Montemiletto e Montefusco, e due salite ancora più faticose per sormontare l'Appennino ad Ariano. La provinciale di Melfi ha lunghissima salita per raggiungere monte Marano, ove, sormontato il dislivello, con percorso ancor più ripido scende a Ponte Romito, e quivi prontamente sforzando le pendenze, si arrampica con salita ancora più faticosa sulla seconda catena, ove resta Sant'Angelo dei Lombardi e Guardia, per poter discendere nella valle dell'Ofanto. Quindi ripetiamo, a parte il vantaggio della ferrovia, la sede della strada da noi studiata, per una strana

eventualità di giacitura di terreni, ha un percorso preferibile alle stesse strade esistenti anche come sede di strada ordinaria.

CAP. II.

A dimostrare in modo convincente per quanto breve la necessità di questa linea, basta dare un cenno delle condizioni fatte alla provincia di Avellino o di quelle sempre peggiori in cui verserà, ove non abbia l'esercizio della ferrovia di che si tratta.

In effetti questa provincia, scalo secolare di tutte le tre Puglie e della bassa Basilicata, riceveva, trasmetteva e dava transito all'immenso cumulo di prodotti di quel ricco granaio, nel che fondeva le produzioni del suo feracissimo suolo; l'esistenza e la vitalità di quella provincia è da secoli rannodata a questa maniera di essere: a non dir altro ne fanno fede le cifre superiori a tutte le altre imposte al Governo per la manutenzione e conservazione delle strade principali ed ordinarie, che nei confini della provincia la percorrono, dai pressi di Mignano fin oltre Ariano; e ne fa fede altresì l'enorme spesa incontrata per congiungere Avellino a Melfi con una via ordinaria.

Questa specie di vitalità era rinfrancata sempre più dalla concessione accordata dal passato Governo di una linea ferrata che seguiva quasi l'andamento della via ordinaria, bene o male che fosse scelto il suo tracciato, specialmente per economia di costruzione. Ma ad ogni modo i prodotti immensi delle tre Puglie, i prodotti della bassa Basilicata, aggiunti a quelli stessi della ferace provincia di Avellino, non solo garantivano in modo ampio la vitalità di questa provincia, ma gli assicuravano il più brillante avvenire.

Ora tutto è cambiato; la comunicazione in compimento immediato tra Napoli, Benevento e Foggia ha perfettamente distrutto questa maniera di esistere ed ogni vitalità della provincia; di tal che, ove non si costruisse la strada in esame, quella provincia resterebbe addirittura segregata e senza vitalità di sorta. Ed oltre il danno diretto che si arreca al prodotto del suo feracissimo suolo, snibirà il danno d'interrompere, o almeno di spostare gravemente il percorso ordinario dei ricchi prodotti del vasto distretto di Melfi e delle attigue località: considerazione resa ancora più grave ed evidente dopo l'abolizione della linea di Conza.

In conclusione è chiaro che Avellino resterebbe priva di ogni vita, movimento e commercio: tutti i prodotti della sua provincia deprezzati fortemente pel dispendioso trasporto: l'alta valle del Calore e quella dell'Ofanto resterebbero isolate: la strada di Melfi resterebbe senza uscita, e quel distretto e le attigue località gravemente danneggiate.

Tutte queste considerazioni sono troppo ovvie per richiedere un maggiore sviluppo; ne giova soltanto concludere con una breve riflessione. La feracità proverbiale del suolo delle provincie meridionali d'Italia, è in molte località fortemente danneggiata dai terreni sommersi e dalla conseguente insa-

inbrità dell'aria, come i piani delle valli del Volturno e del Garigliano, le marine del Jonio e dell'Adriatico; mentre la località per cui si reclama la vita con la ferrovia in esame, non perde alcuna parte della sua fertilità (che si sviluppa in un'enorme serie di prodotti) per la benchè minima parte di suolo male atto a coltura o per aria non salubre.

CAP. III.

Per quanto riguarda l'utilità della linea in esame, questa ci sembra indiscutibile; per nondimeno, ad oggetto di esaurire il compito impostoci, facciamo di svilupparne brevemente gli estremi principali.

1° Nelle condizioni fatte attualmente alle provincie meridionali del regno dopo l'ultima legge del 28 agosto 1870, per la parte che ci riguarda è stabilito che una via ferrata da Napoli per San Severino si fermerà ad Avellino con una diramazione che mette in comunicazione Salerno con la stessa Avellino. Dall'altra parte la via ferrata che da Foggia va a Susa, Brindisi e Napoli con tre tronchi principali avrà una diramazione da Foggia fino a Ponte Santa Venere.

Ora in queste condizioni apparisce chiaramente l'utilità grande che la provincia di Salerno riceverà dalla linea in esame. In effetti il grande commercio fra Salerno e Foggia avrà una comunicazione diretta, e non solo la provincia di Salerno, ma le località ancora più a mezzogiorno di essa.

Di tal che tutto il movimento di uomini e di merci che dovrebbe ristagnare in Avellino avrebbe invece il suo naturale sviluppo. E noi siamo sicuri d'affermare che questo sviluppo maggiore costituisce ragione di esistenza pel movimento anzidetto.

Cioè, spiegandoci più chiaramente, una tonnellata di merci che parte dalla provincia di Salerno non fruirebbe mai più della ferrovia Salerno-Avellino, salvo la sicurezza che caricata a Salerno sui vagoni vada direttamente al mercato di Foggia o anche in più lontano centro di commercio.

2° Le stesse considerazioni vanno perfettamente ripetute sul commercio fra Napoli e Melfi principalmente, lasciando da parte le località di minore importanza; e si capisce di leggieri che questo commercio sarebbe addirittura una creazione prodotta dalla ferrovia in esame, perchè ove la via ferrata si arrestasse solo ad Avellino, una tonnellata di merci deprezierebbe tanto pel trasporto da Melfi a Napoli, che il traffico o non si produrrebbe mai o non potrebbe attecchire per mancanza di convenienze.

3° Ma i vantaggi delle provincie limitrofe sono anche di ordine inferiore a quelli che fluiranno in beneficio delle località percorse dalla ferrovia in esame. I limiti di questo lavoro non ci consentono diffonderci in dati statistici, ma possiamo accennare di volo che tutte le produzioni di tutte le fabbriche della valle dell'Irno avranno uno sbocco immediato non solo nelle Puglie, ma anche nell'Italia meridionale e settentrionale; ed è conosciuto che l'industria di quelle località è molto bene sviluppata.

Molto maggior vantaggio direttamente riceveranno i prodotti sì naturali che industriali di Atripalda, che pure avranno due sbocchi immediati, e due comunicazioni dirette con tutto il rimanente d'Italia.

Perecorrendo innanzi, il nuovo tratto tornerà senza meno non solamente utile, ma di assoluta vitalità a tutte le contrade e città circostanti ad Avellino ed alla valle del Sabato, che pure sono ricche di produzioni di ogni specie.

Vantaggio ancora più grande riceverà tutto il territorio della valle del Calore, e qui, ripetendo quanto abbiamo accennato precedentemente, facciamo rilevare che la valle del Calore a cominciare dall'origine di questo fiume è ricca quant'altra mai di popolose città, e di suolo fertilissimo; ma nello stato attuale la sua feracità e la sua industria sono addirittura annientate dalla assoluta mancanza di comunicazioni; i prodotti agricoli importantissimi di questa contrada si sperdono ed inviliscono sui mercati locali, perchè i trasporti nei principali centri di commercio sono assolutamente interdetti dall'enorme costo del traffico.

4° Continuando nella stessa considerazione, la valle dell'Ofanto si trova in condizioni peggiori se non eguali, e dopo l'abbandono della linea di Conza i prodotti alpini di quei monti, e più i prodotti agricoli di quelle feracissime pianure non riceveranno utile, ma addirittura la vita dalla ferrovia in esame. Questo riflesso va pure applicato a tutta la parte della Basilicata che accenna alla valle dell'Ofanto; ed è questa una grave considerazione, perchè quei terreni sono feracissimi e non hanno alcuna comunicazione.

5° Un'altra sola considerazione ancora vogliamo aggiungere, ed è che il Governo si è imposto enormi sacrifici per la costruzione della ferrovia da Napoli ad Avellino. Ora colla ferrovia in esame si produce direttamente un vantaggio al Governo, sì perchè quell'opera resterà utilizzata secondo lo scopo governativo, sì perchè specialmente il trauco Cancellò-Avellino, in cambio di essere un capitale quasi perduto, entrerà a far parte di una linea di rilevante lunghezza con vantaggio materiale del Governo e delle popolazioni che ne fruiranno.

6° Le ragioni di utilità e di convenienza per la strada in esame si rannodano talmente fra loro, che è stata opera difficile accennarne qualcuna distintamente; e sarebbe ancora più arduo discorrere di tutte, se i limiti di questo breve lavoro ce lo acconsentissero. Così, mentre accennavamo al vantaggio che riceveranno il Governo e le popolazioni per la facile e diretta via di comunicazione, a questo riflesso si addentellava l'altro che la ferrovia in esame raccoglie in uno, e dà pronta e facile erogazione al movimento sulle strade consorziali. E qui a maggiore chiarezza di tale idea giova aggiungere che il territorio percorso dalla ferrovia era addirittura sprovvisto di strada, specialmente nella valle del Calore, per effetto delle antiche condizioni politiche di Benevento, e tale gravissima mancanza si protraeva per lunga estensione. Ora, mercè le solerti cure delle provincie e dei municipi, coadiuvati dall'appoggio valevole del Governo, questa ricca contrada viene animandosi di una

rete di comunicazioni; però queste comunicazioni mancheranno di vita e di vera utilità fino a che non saranno rannodate da una linea principale che, dopo averle assieme raccolte, ne conduca il commercio al naturale sbocco.

In effetto a che cosa potranno servire le strade consortili e provinciali che da Melfi mettono ad Avellino ed agli intermedi paesi; che dalle città secondario della provincia di Avellino mettono ai vari punti della nazionale delle Puglie, se una tonnellata di mercanzie che parta da Sant'Angelo dei Lombardi, da Tanrasi, da Gesualda, ecc., per la difficoltà e lunghezza del percorso, arrivando al mercato di vendita imponga tale spesa cumulativa di trasporto da eguagliarne il valore, o assorbirne la maggior parte?

Le strade consortili ed in parte le provinciali saranno di una utilità vitale, quando raccoglieranno in una superficie vasta le derrate e le molteplici produzioni, ed in maniera facile ed economica daranno mezzo che siano trasportate alla stazione di una ferrovia, la quale poi con sollecitudine e con grande economia trasporterà tutto nei vasti centri lontani di naturale smercio.

7° Sorvolando per brevità su tutte le altre moltissime ragioni di utilità che appoggiano la ferrovia in esame, come conclusione giova ricordare il grande vantaggio che ne viene certamente al Governo in via indiretta: da che il commercio, cioè il cumulo di mercanzie e di viaggiatori, che in grande copia si raccolgono sulla strada in esame, nella massima parte non si arresterà nei limiti di essa o nemmeno ai suoi due attacchi estremi; ma invece percorrerà oltre, aumentando il prodotto delle linee ferrate a cui fa capo. Così per formulare un'idea più chiara con un esempio: una tonnellata di merci e un viaggiatore, nel maggior numero dei casi non si arresta ad Avellino o a Ponte Santa Venera, ma raggiungerà i grandi centri di popolazione e di mercati, prolungando la via per le linee adriatiche o per le linee tirrene, finché non giunga a Foggia, a Firenze, a Napoli o altrove. Questo fatto frequentissimo aumenterà la produzione delle linee ferroviarie già concesse ed esistenti, specialmente di quelle che conducono a Foggia, a Salerno, a Napoli, ed il Governo ne avrà vantaggio per una minore spesa di concorso da pagare, secondo le attuali leggi, alle società che esercitano quelle linee.

La linea in esame crea addirittura un nuovo commercio, e non solo non ne distrae alcuna parte dalle linee esistenti, ma invece ne aumenta e sviluppa la produzione sorvendole di complemento quasi necessario, o certamente utilissimo.

8° In omaggio ai limiti di brevità che ci siamo imposti, non potendo trascrivere la statistica delle popolazioni che fruiranno di questa ferrovia, né delle produzioni delle località che interessa, ci restringiamo ad alligare un quadro sinottico delle città e paesi che s'incontrano in un raggio di 15 chilometri dalle stazioni della ferrovia in esame, quali centri di abitato sono circa 80 nel percorso di 112 chilometri.

Non manchiamo avvertire che la distanza di 15 chilometri presa per limite, è riferibile a poche località ed è calcolata sulle attuali comunicazioni; però, quando i comuni si avranno una via ferrata, il loro utile evidente li persua-

derà senza meno ad aprirsi comunicazioni dirette; ed allora le distanze per le città segnate sul quadro alligato si raccorceranno, ed un ben maggior numero di abitati ora omessi figurerà nel quadro delle città che fruiscono direttamente della ferrovia.

Dal che chiaramente deriva che la provincia di Avellino n'è quasi per lo intero beneficata; e certamente la sua maggior parte più ricca e ferace. E la vicina provincia di Basilicata pure ne fruisce per una grande estensione; e per non meno di 13 centri di popolazione, oltre i vantaggi che ne gode nella sua totalità come di sopra.

I riflessi sopra esposti, nonchè molti altri che per brevità si tralasciano, sono il risultato di studi tecnici posatamente ed accuratamente eseguiti, e di osservazioni personalmente fatte sulle condizioni delle provincie di Avellino e di Basilicata per se medesime e relativamente alle provincie limitrofe. Questi riflessi ci sembrano di tanta evidenza che li sottomettiamo al Governo nel pieno convincimento che questi nella sua alta saggezza, vista l'importanza dell'argomento, vorrà benignamente concedere che tale opera d'inoppugnabile utilità sia per noi fatta e nel minor tempo possibile, condizionala nei tanti e svariati modi coi quali si suole promuovere ed appoggiare le opere di pubblico interesse.

Napoli, febbraio 1871.

Ingegnere FERDINANDO GARGIULO.
Avvocato CRISTOFORO ADAMO.

LINEA DA AVELLINO AL PONTE SANTA-VERERE

ELENCO DELLE STAZIONI

N° d'ordine	INDICAZIONE delle STAZIONI	Distanze		N° del comuni	COMUNI che vi hanno accesso o non oltre il raggio di 15 chilometri	CLASSI				Note
		Totale	Parziale			1°	2°	3°	4°	
1	Avellino	0	0	1	Avellino	1				Questa stazione non entra nella costruzione perchè appartiene al tronco precedente, ed è solo segnata per memoria.
2	Atripalda	2	2	2	Atripalda		1			
				3	Santo Stefano					
				4	San Potito					
				5	Sorbo					
				6	Malcalzati					
				7	Piccarelli					
3	San Barbato	5	3	8	San Barbato				1	Nella stazione si può accedere con facilità attaccandosi alla consertile fra Chiusano e Lapia.
				9	Montefreddano					
				10	Grottolella					
4	Pratola	9	4	11	Pratola		1			
				12	Prata					
				13	Serva					
				14	Tufo					
				15	Santa Paolina					
				16	Monte Aperto					
				17	Montefusco					
5	Montefalcione	14	5	18	Montefalcione			1		
				19	Chiusano					
				20	Parolisi					
				21	Candida					
				22	Salsa					
				23	Castelvetro					
				24	Monte Marano					
6	Montemiletto	20	6	25	Montemiletto		1			
				26	Torre delle Nocelle					
				27	Lapia					
				28	Venticare					
				29	Pietradefusi					
7	Taurasi	24	4	30	Taurasi			1		
				31	Mirabella					
				32	Fontanarosa					
				33	Grotta Minarda					
				34	Sant'Angelo all'Ecca					
				35	Bonito					
8	Lecoranio	28	4	36	Lecoranio				1	
				37	San Mauro					

N° d'ordine	INDICAZIONE delle STAZIONI	Distanze		N° dei comuni	COMUNI che vi hanno accesso o non oltre il raggio di 15 chilometri	CLASSI				Note
		Totale	Parziale			1 ^a	2 ^a	3 ^a	4 ^a	
9	Paternopoli	30	2	38	Paternopoli			1		
				39	Castel delli Franci					
10	Gesualdo	35	5	40	Gesualdo			1		
				41	Frigento					
				42	Il Casale					
				43	Villa Magna					
11	Sant'Angelo de' Lombardi	46	11	44	Sant'Angelo de' Lombardi			1		
				45	Torella					
				46	Guardia Lombarda					
				47	Rocca San Felice					
				48	Morra					
12	Nusco	48	2	49	Nusco			1		
				50	Bagnoli					
				51	Montella					
				52	Cassano					
13	Leone	55	7	53	Leone				1	
				54	Teora					
14	Conza	69	14	55	Conza			1		
				56	Andretta					
				57	Sant'Andrea					
				58	Pescopagano					
				59	Muro					
				60	Castelgravina					
				61	Cairano					
15	Calitri	82	13	62	Calitri				1	
				63	Rapone					
				64	Ruo					
				65	San Fele					
				66	Bella					
16	Atella	95	13	67	Atella				1	
				68	Rionero					
				69	Ripacandida					
				70	Ginestra					
				71	Barile					
17	Melfi	102	7	72	Melfi				1	
				73	Monteverde					
				74	Carbonara					
				75	Rapolla					
18	Ponte Santa Venere	112	10	76	Rocchetta				1	
				77	Lacedonia					
				78	Bisaccia					
	Totale chilo- metri in uno	112	112			1	3	10	4	

Provincia di Basilicata.

IX.

**Le questioni della ferrovia dell'Anfido e del bosco di Monticchio
si complicano con quelle del Patto sociale d'Italia.**

ATTI UFFICIALI DEL PARLAMENTO ITALIANO.

Tornata del 31 gennaio 1872.

**Il destino di Monticchio e il diritto in esso della federazione dei comuni
del Melfese.**

Del Zio. Signori, la Camera serba al certo memoria delle doglianze che nella tornata dell'11 maggio 1871 furono da me rivolte all'onorevole ministro d'agricoltura e commercio e al relatore Salvagnoli, per avere rilevato come nell'elenco dei boschi da dichiararsi inalienabili non fosse compresa la foresta di Monticchio, in contraddizione all'elenco anteriormente approvato dal Senato del regno. Fu aperta allora un'ampia discussione su quest'argomento, ed io ho quest'oggi il dovere di richiamarla alla mente degli onorevoli miei colleghi nell'interesse del collegio che ho l'onore di rappresentare in quest'Aula.

Il relatore Salvagnoli è in questo istante assente dalla Camera, assente, come or ora avete udito, per causa di malattia. Pur troppo noi assistiamo al fatto, poco edificante, di vedere scomparire i commissari per lunghezza di esperienza più pratici nella materia, e proprio nel momento in cui dovrebbero rispondere alle obiezioni degli oratori. E ciò vivamente mi spiace, perchè l'onorevole Salvagnoli dichiarò in quel giorno come la foresta di Monticchio, quella della Sila e la pineta di Ravenna fossero state in origine considerate fra quelle che dovevano figurare nell'elenco dei boschi inalienabili. Una formale proposta non fu fatta dalla Commissione al ministro di agricoltura, perchè si volle contare sul tempo, perchè si sapevano le resistenze metodiche dell'onorevole Sella, e non si credeva opportuno di complicare le difficoltà politiche di quella stagione con acerbi o risoluti dinieghi alle cure e disegni del Ministero.

L'onorevole commissario De Blasii, che ora mi ascolta, e che fa le veci del relatore Salvagnoli, può rendere testimonianza delle gravità delle osservazioni che furono fatte allora, e da me e dagli onorevoli amici Branca e Lovito, per conservare allo Stato quella bellissima foresta.

Egli stesso disse che era fra i boschi più notevoli dell'Italia, e che, per estensione, qualità e grandezza degli alberi, non poteva avere equivalenti o averne pochi. Nondimeno si astenne dall'aggiungerlo immediatamente all'e-

leuco, perchè si contentava di udire rinnovata dall'onorevole ministro la dichiarazione che sarebbe stata, o presto o tardi, conservata quella foresta allo Stato. Si finì col dire che la questione non sarebbe stata pregiudicata da votazione di proposta alcuna, serbandone l'esame a miglior tempo.

Io fui pacifico in quel giorno, o colleghi, modesto o ossequente alla volontà dei ministri e della Commissione. Non mi spinsi nelle censure, non richiesi nè inoltrai proposte alla Camera. Confidai nella lealtà del Governo, nell'importanza della questione, nella santità dei diritti della mia terra natale e insomma mi arresi al pensiero di attendere, in momento più opportuno, dal Governo e dalla Camera un equo provvedimento in ordine alla foresta.

Intanto un bel tempo è trascorso, o signori, da quella tornata ad oggi e non rilevo traccia delle promesse nè dal progetto ministeriale, nè dal nuovo rapporto della Commissione.

Sarei restato, anzi, tradito, in tutte le mie speranze, se il patriottismo dei miei concittadini e alcune notizie raccolte per via privata non fossero venute a illuminarmi.

Seppi infatti ieri l'altro con grande dolore che il Governo è proceduto alla vendita della foresta e che ha ciò fatto in modo silenzioso e con aperta offesa di quelle riserve, indugi e cautele, alle quali si era impegnato avanti alla Camera.

Mi dispiace perciò di non vedere al suo posto il ministro delle finanze, perchè la Camera avrebbe potuto far giustizia quest'oggi e della mia e della sua condotta. Sia che la foresta debba essere alienata, sia che debba essere conservata allo Stato, io non solo restai fedele al diritto, ma mi tenni nei limiti delle convenienze parlamentari, mentre piacque all'onorevole ministro delle finanze di passare oltre agli impegni e scostarsi, come mi pare, da quei sentimenti che voi sempre nutriste per Melfi e pel Melfese.

Detto ciò, io chiedo di sapere dal Governo tre cose: prima di tutto, se è vero che sia avvenuta la vendita della foresta a una società francese e a quali condizioni; secondamente, se il Governo abbia ponderato il parere del Consiglio forestale e sia disposto a pubblicarlo; e finalmente, se stipulando il contratto abbia tenuto conto, non solo degli obblighi dello Stato verso la società per la vendita dei beni demaniali, ma degli obblighi egualmente sacri verso la regione di Melfi, alle comunità della quale apparteneva *ab antico* quella foresta coi suoi latifondi silvani.

E qui vorrei che la Camera mi onorasse per qualche istante della sua benevolenza, onde elevare la questione al vero suo livello, e considerarla, non solo sotto l'aspetto finanziario ed economico, ma sotto quello eziandio dell'ordine morale e tradizionale dei popoli.

Tutti gl'Italiani che hanno conoscenza della storia patria sanno come il bosco di Monticchio sulle falde del Volture allo sbocco di Lucania in Puglia abbia costituito e costituisca, fin da tempo immemorabile, colle sue terre e pendenze, il centro federale del Mezzogiorno, e la base strategica la più

importante per l'unificazione e difesa delle genti che intorno a quello sono distribuite.

In tutte le epoche chi, seguendo l'ispirazione de' popoli, s'impadronì di tali posture, dominò l'intero territorio, e gli fu dato di tener testa ai nemici da qualunque parte fossero venuti. Tale verità fu riconosciuta specialmente nel medio evo dai condottieri normanni, che nel sistema delle selve del Volturne, di cui è parte principale Monticchio, e nella lega dei tre nobili centri di Melfi, Venosa ed Atella riconobbero di avere nelle mani le chiavi di un regno. Costituirono nel cuore di tale geografia la loro repubblica feudale; ed essa si sviluppò, e seguendo il Bradano raggiunse il Ionio, seguendo l'Ofanto l'Adriatico e seguendo il Sele il Tirreno. Ne seguì che in tutte le rivoluzioni posteriori non fu cosa indifferente possedere Monticchio.

La più leggera modificazione nel passaggio de' feudi ad esso addossati da una gran famiglia del regno in un'altra, cangiava le alleanze e le forze dei partiti baronali, diveniva gradatamente la causa di una rivoluzione, e finiva coll'importare una crisi nella politica stessa della casa reale, che era a capo della federazione dei baroni o dei signori. Tanto avvenne passando i feudi di Monticchio dalla famiglia Acciaiuoli in quella de' Marzano, de' Caraccioli e via dicendo.

Comprendo bene, onorevoli colleghi, che tali ricordi storici possono sembrare lontanissimi dall'aver legame colla questione di oggi. Ma la terra non cangia nel suo senso geografico, cangia nel corso o ricorso dello sviluppo delle sue forze economiche, e questa appunto è la ragione per cui nessuno può essere indifferente alle grandi trasformazioni della proprietà.

Ora il Governo vendendo a privati le grandi terre feudali di Monticchio, tagliando il vello delle sue selve, come è possibile che non debba provocare le antipatie e le simpatie di tutti i comuni del Melfese in questa grand'opera? La vendita, per esempio, coordinata alla ferrovia, alle scuole tecniche, alle libertà municipali, e ad un sapiente decentramento, moltiplica i lavori, i contatti e gli scambi, diviene occasione di sviluppo alla democrazia, ed aumenta la libertà. Scompagnata da queste riforme favorisce chi già possiede, centralizza la ricchezza e dispone i grandi alla reazione.

Sicchè non mi dica solo l'onorevole ministro per le finanze che ha fatto un buon contratto di vendita con una società di capitalisti francesi. Analizzeremo tal punto più tardi. Mi dica pure e contemporaneamente che non tutta la somma dovrà servire a rimborsare la società dei beni demaniali, e che, se questo avvenisse, altre somme, da altri cespiti dedotte, andrebbero, per ragione di equivalenza, in beneficio del Melfese. Altrimenti l'onorevole ministro farebbe avanzare di un passo i suoi conti, ma costituendo ai deputati di Lucania una situazione intollerabile.

Imperocchè niente, o signori, è più sacro ai popoli quanto l'aspettativa di vedere immedesimate le loro sorti in forza dei diritti degli antenati, e per quelle tradizioni illustri, a cui fecero, lungo il corso dei secoli, il sacrificio del loro sangue. Ora tali appunto sono quelle che si annettono alla questione

della foresta di Monticchio. Consideri infatti la Camera, consideri la Commissione e l'onorevole De Blasiis, come le cose che ho dette non si riferiscono ancora al punto più alto delle tradizioni accennate.

Sul dorso del Volture, e quasi specchiantesi nei due laghi, che sono il risultato dell'antichissimo processo di un gran vulcano ivi spento, fu innalzato dai principi longobardi di Conza, o dai primi duchi di Puglia, un monastero a San Michele, come era ancora sul Gargano, e si donavano in dote all'istituto le pertinenze appunto del territorio e del bosco; pertinenze che passarono più tardi alle Università o chiese dei comuni vicini, ed anche ad altri enti ecclesiastici.

Ma perchè questo, o signori? Non per altro che per esprimere sensibilmente il carattere della rivoluzione del medio evo, che separò i Poteri dello Spirito, e volle a servizio del Vero e del Santo ogni forza reale dello Stato, cioè l'omaggio della spada, della terra e del danaro. Così il senso del patto sociale del medio evo si impara fra le selve e i ruderi sacri del monte Volture!

Come può dunque presumere il Governo che la vendita di Monticchio non meriti attenta considerazione? Anche ammesso che dal punto di vista della finanza o della silvicoltura possa ritenersi conveniente, e con saviezza pattuito, resterebbe sempre necessario che venissero interpellati tutti i sindaci di quella regione a dare il loro assenso, e riservando i diritti che potessero toccare ai loro municipi e al loro clero. E dirò che, se avessi potuto prender parte nel 1864 alla discussione della convenzione fra lo Stato e la società dei beni demaniali, avrei fin d'allora fatto valere o almen proposta una eccezione per quelle terre che esprimevano il patto sociale del medio evo. Ma era in quell'epoca sbalzato dalla fortuna in un'isola a far opera di insegnamento, e non mi resta che a raccomandarvi quest'oggi le tradizioni santissime e gloriosissime della mia patria.

Finalmente debbo ricordarvi, o signori, che gravita sulla foresta di Monticchio anche un'altra questione, ed è quella che si riferisce ai diritti eventuali che possono avere in di essa gli eredi della famiglia del re Gioacchino Murat. Certamente io non posso essere nè l'avvocato nè l'apologista diretto di questi interessi, ma pel rispetto che debbo alla sublimità della storia del mio paese, mi sento in dovere di esprimere sentimenti di gratitudine e di affetto verso gli eredi di quel gran re, che colla legge immortale di abolizione della feudalità, fece splendere un nuovo sole di giustizia sulle terre e sui popoli del Mezzogiorno. Essendo io stato un soldato dell'unità italiana nel 1860, la mia parola non può essere sospetta ai malevoli, e permettendomi di dare l'appoggio delle mie simpatie a quanto dev'essere dalla ragione del diritto provato, resto sulla linea che a un deputato di Melfi si conviene, agitando le sorti della foresta di Monticchio.

Dopo ciò attendo dall'onorevole De Blasiis e dal ministro di agricoltura e commercio positive dichiarazioni sui tre punti dei quali ho discusso, se sia certo cioè che la vendita e taglio del bosco non possa danneggiare gli interessi della marina e della silvicoltura nazionale; se il contratto è stato sti-

plato a condizioni favorevoli per lo Stato, e coll'annnenza dei comuni e dei sindaci interessati; e finalmente se resti fermo che una parte della somma debba andare in aiuto delle riforme reclamate dal Melfese, e soprattutto per lo sviluppo della ferrovia Candela-Santa Venere-Atella.

Poichè il titolo di duca di Puglia appartiene oggimai alla famiglia del Re d'Italia, poichè intorno a Melfi e alla federazione delle sue città si concentrano le memorie dello stesso ducato, e ne è la foresta di Monticchio il testimonio più grande, io debbo ritenere che il Governo italiano caldeggerà gl'interessi di quelle contrade; nè la Camera permetterà che passi in mano di società privata un feudo boschivo così vistoso, senza riguardo alcuno alle conseguenze delle tradizioni e diritti che ho ricordati. Vi hanno terre e simboli monumentali, ed i comuni del Melfese debbono aver parte nei benefici della foresta, così come i cittadini di Monza si gloriano oggi di possedere la corona di ferro, di averne un vanto innanzi al regno e spiegarne al mondo il mistico senso.

Foci a sinistra. Benel

De Blasio. (*Della Commissione*) Innanzitutto debbo dire che, con rammarico dell'intera Giunta, l'onorevole Salvagnoli ha dovuto assentarsi, in quanto che è malato. Io adunque, costretto a far le sue veci, dirò all'onorevole Del Zio, il quale teme che i commissari più pratici della Giunta, sia per fatalità, sia per vanità non rispondano, che, nondimeno ho la volontà di rispondere, e fortunatamente non vi è alcuna fatalità che me lo impedisca.

Risponderò dunque all'onorevole Del Zio che egli sa bene come io pel primo avrei desiderato grandemente che, quando venne davanti alla Camera una legge per rendere inalienabili alcuni boschi dello Stato, vi fosse compreso il bosco di Monticchio. Io non conosco personalmente quel bosco, perchè non sono mai stato in quella provincia; ma conosco per relazioni l'importanza grandissima del medesimo, ed ho fatto da parte mia tutto quello che poteva, in quell'occasione, per fare sì che il bosco di Monticchio fosse anche incluso nella lista dei boschi dichiarati inalienabili. Ma egli rammenterà come il ministro delle finanze in allora dichiarò di non potervi aderire, e mise innanzi delle difficoltà che egli disse create da impegni già presi dal demanio; e promise solo di studiare il modo di allontanare tali difficoltà se fosse stato possibile.

Questa sua promessa fece sperare allora che sarebbe stato il caso di ritornare sulla proposta più efficacemente in occasione della discussione della legge forestale, per vedere se, per avventura, non si trovassero allora rimosse le difficoltà cui il ministro alludeva, sì che si potesse accrescere il numero dei boschi dichiarati inalienabili, includendovi Monticchio. Ma la Giunta non poteva già farne un articolo della legge forestale, nè ha creduto di poter prendere essa questa iniziativa, anche perchè sapeva pur troppo che il prenderla ormai sarebbe inutile. Ciò non toglie che l'onorevole Del Zio o qualcun altro dei membri della Camera muova sul proposito una interpel-

lanza, non alla Giunta, che in questo momento non saprebbe che cosa rispondere relativamente al bosco di Monticchio, ma bensì al ministro delle finanze, il quale potrà rispondere all'onor. vole Del Zio intorno a ciò che egli ha detto relativamente al bosco di Monticchio, sì per informarlo di ciò che veramente si è fatto, e sì per giustificare quel che egli ha creduto di fare.

Da parte della Giunta io dico solamente che non può essere fatta una colpa alla medesima se nella legge di cui ci occupiamo non ha potuto novellamente introdurre la proposta di dichiarare inalienabile il bosco di Monticchio, o altri boschi, oltre quelli per la inalienabilità dei quali si è già provveduto con legge speciale, che la Camera votò sul proposito nella passata Sessione.

Lacava. Intendo fare queste osservazioni alla Camera.

Nella discussione ultima su di alcuni provvedimenti forestali, avvenuta quando noi eravamo ancora a Firenze, mi pareva che la Commissione se non avesse preso un impegno, per lo meno inclinava a far sì che il bosco di Monticchio fosse compreso tra quelli che dovevano essere dichiarati inalienabili e quindi di proprietà dello Stato, poichè tutti sanno di quale e quanta importanza silvana è quel bosco. Basta ricordare la relazione fatta dalla Commissione d'inchiesta pel brigantaggio per farsi un'idea dell'importanza e della grandezza di quel bosco che si può dire unico in Europa. Sembrava, dicevo, da quella discussione, che il bosco di Monticchio dovesse passare fra i boschi inalienabili (*Segni di diniego dell'onorevole De Blasis*); ma siccome questo non è stato, e dalle denegazioni dell'onorevole De Blasis mi accorgo che questo non è, io faccio osservare alla Camera solamente che, prima di vendersi il bosco di Monticchio, era nell'interesse del Governo di fare il piccolo tronco di ferrovia da Candela al ponte di Santa Venere nel Melfese, nelle cui contrade è situato quel bosco; dappoichè, se questo tratto di ferrovia fosse stato fatto, il Governo avrebbe tratto maggior partito dalla vendita del bosco di Monticchio, di quel che non ne abbia tratto con l'attuale vendita.

È su questo anzitutto che gli onorevoli miei amici Lovito e Branca, posero la questione nella discussione testè citata. Dirò di più che nell'ultima discussione, in occasione del bilancio preventivo dei lavori pubblici per l'anno corrente, l'altro onorevole mio amico Del Zio chiedeva non più che 25,000 lire di sussidio fossero date dallo Stato per questo tronco di strada ferrata, e l'onorevole ministro dei lavori pubblici non credette di accedere alla sua proposta. Ora si viene a vendere quel bosco per 7 milioni, senza neppure dare un centesimo pel tronco di ferrovia testè citata (che è presso a quel bosco), il quale pur troppo è reclamato dai bisogni di quelle popolazioni!

E non si chiede una cosa nuova, signori, si chiede null'altro che l'applicazione di una legge di 5 o 6 anni indietro; di più, badi la Camera, è una questione di fatto che mi permetto sottometterle. Quando fu fatta la legge 27 giugno 1869 per le strade nazionali e provinciali delle provincie meridionali fu stabilita in quella legge la costruzione della strada nazionale da Candela al ponte di Santa Venere, e vi fu stanziata la somma di 200,000 lire per co-

struire quella strada. Questa intanto non fu fatta, ed invece venne la legge dell'ottobre 1870, la quale cosa fece? Venne a riproporre lo stesso tronco di ferrovia da Candela a Santa Venere, che era stato già concesso e stabilito per legge sino dal 1864, e per soprappiù abolì la costruzione della strada nazionale, assorbendo, nella concessione della ferrovia, le lire 200,000 destinate per quella; e così noi non abbiamo avuto più nè la strada nazionale, nè la ferrovia; e frattanto quelle 200,000 lire giacciono in economia dello Stato, e noi non abbiamo nè l'una nè l'altra.

Ciò posto, mi sembra di tutta giustizia che almeno il Ministero, giacchè egli ha venduto il bosco di Monticchio, si occupi seriamente della costruzione del tronco di ferrovia sopradetto, affinchè quelle popolazioni avessero realmente ciò che loro è stato dato per legge dallo Stato, sin da cinque o sei anni fa, e non si dica da esse che lo Stato prende tutto il prezzo del bosco di Monticchio, che si eleva a più di sette milioni, e poi non dia loro neppure un piccolissimo tronco di ferrovia che da tanto tempo, come diceva, era stato loro concesso dal Parlamento.

Castagnola, ministro per l'agricoltura e commercio. Io non seguirò l'onorevole Del Zio nelle peregrinazioni storiche che ha fatto, per le quali, a dire il vero, sarei incompetente per ora a rispondere; mi restringerò unicamente a dare una risposta alla sua interpellanza, in quanto la medesima possa essere fatta direttamente a me come ministro di agricoltura, industria e commercio.

Per comunicazione fattami dall'amministrazione del demanio so benissimo che il bosco di Monticchio è stato alienato per un'egregia somma. Ma a questo riguardo è a ritenersi che, se questa alienazione ebbe luogo, io non credo che il ministro delle finanze abbia mancato a nessun impegno preso, per avventura, davanti a questa Camera.

La discussione è stata sollevata in sede veramente opportuna il giorno 11 maggio dell'anno scorso, allorquando si votava il disegno di legge che ordinava il trapasso di alcuni boschi dal Ministero delle finanze a quello di agricoltura e commercio, e li dichiarava inalienabili.

È verissimo che gli onorevoli Lovito, Del Zio ed altri deputati presero la parola onde il bosco di Monticchio fosse compreso nell'elenco dei beni inalienabili, ma è vero altresì che in quell'occasione io pregai quegli onorevoli deputati a non voler insistere sulla loro proposta, perchè altrimenti avrebbero messo a repentaglio l'intera legge e soggiungevo che, se era stato cancellato dall'elenco dei boschi inalienabili quello di Monticchio, ve ne erano stati compresi due altri, quelli di Cognato e di Gallipoli, i quali erano coperti di specie legnose riconosciute utili per le costruzioni navali che si dovrebbero fare nell'arsenale marittimo di Taranto; e codesti boschi avevano inoltre il vantaggio di trovarsi in una più favorevole situazione rispetto all'arsenale suddetto. Ed aggiunsi ancora che non era il caso di insistere sul bosco di Monticchio, perchè il ministro delle finanze aveva di già preso degli impegni per la vendita.

Il ministro delle finanze, che era pure presente in quella circostanza, dichiarò esplicitamente, come avendo passato alla società incaricata dell'alienazione dei beni nazionali l'elenco di quelli da vendersi, figurava tra i medesimi anche il bosco di Monticchio: che per questo bosco la società aveva iniziate trattative, e che in sostanza le cose erano giunte ad un punto che difficilmente avrebbe potuto il Governo retrocedere. Egli prometteva però di esaminare attentamente la questione e di occuparsi anche dell'altra ferroviaria. Ora, se il ministro delle finanze ha creduto di dover acconsentire alla vendita di questo bosco, è evidente che lo ha fatto perchè stretto dalle necessità nostre finanziarie e perchè non ha potuto più ritirarsi da quegli impegni che già annunciava alla Camera di avere presi...

Del Zio. Ha fatto molto male.

Ministro per l'agricoltura e commercio. Il mio collega, il ministro per le finanze, potrà dare a questo riguardo una congrua risposta; per parte mia mi limito ad osservare che il bosco di Monticchio è stato venduto per una somma egregia, per quasi 7 milioni.

Quanto poi all'altra parte delle interpellanze dell'onorevole Del Zio, e specialmente in ordine alla convenienza di far costruire quel tronco di via ferrata alla quale egli accennava, io non potrei rispondere senza invadere il dominio del mio collega il ministro dei lavori pubblici. Non dubito per altro che, tanto egli, quanto il ministro delle finanze, siano disposti a dare in proposito alla Camera maggiori e più ampi schiarimenti.

Io non potrei quindi fare altro se non se prendere l'impegno di riferire le osservazioni che furono fatte dall'onorevole Del Zio, ed anche dall'altro onorevole preopinante, a' miei colleghi, onde possano, a tempo opportuno, dare alla Camera quegli schiarimenti che da essi sono stati chiesti.

Del Zio. Risponderò prima di tutto all'onorevole De Biasi sulla convenienza della questione da me elevata, trattandosi oggi del titolo dei boschi nella legge dell'ordinamento forestale, e poi dirò qualche cosa in replica agli argomenti coi quali ha creduto l'onorevole Castagnola d'infirmare le mie conclusioni.

Per giustificare come abbia diritto di trattare oggi la questione di Monticchio, leggerò alla Camera le dichiarazioni fatte dagli onorevoli Salvagnoli e De Biasi nella tornata dell'11 maggio 1871.

L'onorevole Salvagnoli si esprime nei seguenti termini:

« Dopo le dichiarazioni del ministro delle finanze, il quale aveva qualche impegno per la vendita di questi boschi (cioè di quelli, o signori, che non si dichiaravano *inalienabili* nella tornata dell'11 maggio), noi abbiamo creduto necessario di non insistere, perchè ora quel bosco (cioè di Monticchio) sia messo nell'elenco dei boschi inalienabili. Ma, come abbiamo detto nella relazione per la foresta del Sila e per la pineta di Ravenna, i quali sono pure due importantissimi boschi da conservarsi, quando saranno terminate le cause che ora impediscono che si possano dichiarare beni nazionali, abbiamo fiducia che il ministro stesso li proponga al Parlamento per dichiararsi ina-

alienabili, così crediamo che, quando verrà la discussione generale della legge sull'ordinamento forestale, se non vi saranno ostacoli, si potrà prendere in esame la questione, e intanto il ministro prenderà nuove informazioni per questa foresta. »

Nè il commissario De Biasis tenne altro linguaggio dichiarando « che quando il ministro delle finanze avesse verificato le vere condizioni del bosco di Monticchio, avrebbe riconosciuta la grande utilità di dichiararlo inalienabile. »

Vede dunque la Camera e la Commissione che, risolvendo oggi la questione, sono io restato nella logica parlamentaria, e nei precedenti relativi al titolo dei boschi.

Quanto agli argomenti poi coi quali l'onorevole Castagnola ha risposto alla mia tesi, devono essere considerate le seguenti cose.

Prima di tutto io non accetto che condizionatamente quella specie di identità che vuole oggi porsi fra la questione relativa al proseguimento del tronco ferroviario da Candola ad Atella colla questione più grave dell'alienazione o no del bosco di Monticchio, e, posto che debba alienarsi, colla misura dei compensi che deve essere data alle popolazioni del Melfese.

Se l'onorevole Castagnola non ha creduto di rispondere su questi punti, adducendo che è materia del ministro delle finanze, ebbene aspetterò che venga a spiegarsi l'onorevole Sella.

La questione per ora non resterebbe pregiudicata, ed io continuerei nella mia qualità di deputato di Melfi a ritenere come moralmente nullo il contratto avvenuto. (*Mormorio*)

Del resto consideri la Camera che per me il fondo della questione non è sulla convenienza o no della vendita del bosco. Se l'onorevole ministro di agricoltura e commercio accetta sopra di sé la responsabilità del fatto; se depono le prove da cui possa risultare che tale è l'avviso del Consiglio forestale, e che senza pregiudizio e della silvicoltura e della marina possa essere venduto il bosco, o tagliato, o cangiato, io ne sono contento sotto questo aspetto, e non ho altro a dire. Il punto però che contrasto è più alto e più grave. Voi non potete, io dico, fare grandi cangiamenti di proprietà su quelle terre, senza tenere conto dei sentimenti morali e delle tradizioni storiche di quelle popolazioni.

Vogliate o no, vi è ginocoforza riconoscere il fatto, che le terre di Monticchio ed i boschi circonvicini erano amministrati in antico dal gran siniscalco del regno, e che da ciò provenivano a quelle genti non pochi benefici. Io so benissimo che, in forza del decreto di Garibaldi del 1860 e delle leggi posteriori, molti beni di questa specie sono passati in mano al demanio, ma da ciò non segue che si possa disporre del bosco di Monticchio come di una volgare tenuta.

Fate pure la vendita se a tutte le ragioni di Stato conviene, ma fatela coi rispetti dovuti al senso morale del paese, e in modo che il provvedimento non abbia un'indole soltanto finanziaria, ma risponda pure alla dignità colla

quale il Governo deve trattare le grandi tradizioni dei popoli. Questa è la questione che io rinnovo; e fin tanto che non sarò disdetto su questo punto dalla Camera, continuerò a difendere il mio paese nei modi esposti.

Concludo perciò dicendo: mi riservo il diritto di inoltrare una formale interpellanza su questo argomento al Governo.

Branca. Io non ho da aggiungere che un semplicissimo schiarimento a quello che hanno detto i miei amici gli onorevoli Lacava o Del Zio. Io ricorderò alla Camera come, quando questa questione fu sollevata, l'onorevole ministro delle finanze diceva che, poichè vi erano delle osservazioni gravi concernenti la connessione fra la costruzione della ferrovia ed il maggior valore che la vendita del bosco avrebbe potuto acquistare, così egli avrebbe tenuto conto di queste osservazioni, avrebbe esaminata la questione e, se ne fosse stato il caso, ne avrebbe riferito alla Camera. Or bene, lungi dall'indire, come testè ha affermato l'onorevole ministro di agricoltura e commercio, che il suo collega delle finanze si trovava di avere già assunti impegni al proposito, invece parve a me in quella discussione che l'onorevole ministro delle finanze si dichiarasse pronto a studiare la questione. Intanto è accaduto che nella discussione del bilancio dei lavori pubblici si è tolta la somma proposta dalla Commissione per cominciare la costruzione della ferrovia, e ciò proprio quando si trattava della cessione del bosco.

Io sono certo che il ministro delle finanze avrà voluto fare gli interessi dello Stato, ma non vi è dubbio che questa coincidenza nel ritardare la costruzione della ferrovia non abbia potuto contribuire all'aumento del prezzo del bosco di Monticchio.

Egli è perciò che io, accettando il rinvio della questione ad una speciale interpellanza, non ho nulla da aggiungere riguardo alla questione sociale sollevata dall'onorevole Del Zio; solo aggiungerò, per quanto essa può avere attinenza con la legge che si discute, che, mentre con questa si stabilisce che tutte le vette dei monti debbano rimboscarsi, essendo il bosco di Monticchio sopra una vetta dell'Appennino, io raccomando sin d'ora al signor ministro di agricoltura e commercio, il quale si dimostra tanto sollecito dell'imboscamiento delle vette, a voler provvedere perchè anche questo bosco sia conservato per quella parte che è necessaria ai bisogni dello Stato ed all'economia silvana del paese.

De Blasis. *(Della Commissione)* Io ho già detto come la Giunta avrebbe desiderato grandemente che il bosco di Monticchio fosse incluso tra quelli dichiarati inalienabili, ma ho aggiunto le ragioni per le quali non ha potuto in questa legge introdurre una tale proposta. L'onorevole Del Zio ha letto uno squarcio del discorso dell'onorevole Salvagnoli, il quale, nella discussione della legge speciale di già citata, prendeva in certo modo l'impegno di tornare sulla questione in occasione che si sarebbe discussa la legge forestale. Però l'onorevole Salvagnoli, nell'assumere tale impegno, diceva: *se non vi sarà ostacolo*. Ora la vendita avvenuta del bosco in discettazione per troppo è un ostacolo...

Del Zio. Io non lo riconosco per tale.

De Blasis. (*Della Commissione*)... è un ostacolo pur troppo grave, onorevole Del Zio, e non vale il non volerlo riconoscere. Del resto, volga sul proposito le sue interpellanze al ministro delle finanze; solo dopo della risposta del ministro potrà vedere l'onorevole Del Zio, potranno vedere gli altri interpellanti se rimane giustificata l'utilità di questa vendita e la sua legalità.

Resta impregiudicata anche l'altra questione mossa dall'onorevole Lacava, vale a dire se non si possa prendere occasione da questa vendita per trarne qualche compenso a pro di quelle popolazioni, e per procurare un sussidio a strade che loro possono grandemente importare.

La Commissione, in quest'ultima parte specialmente, si propone di appoggiare l'istanza; ma il suo compito finisce qui, e non può astenersi dal dire che il continuare ora cotesta questione è fuori luogo, o che disturberebbe l'andamento della legge della quale ci stiamo occupando.

Del Zio. Domando la parola per una dichiarazione. Pościachè l'onorevole De Blasis, a nome della Commissione, persiste a dire che sarebbe stato bene di accludere anche questo bosco nell'elenco dei boschi a dichiararsi inalienabili, ma che innanzi ad un fatto compiuto, non può fare, nella sua qualità di commissario, obbiezione alcuna, io mantengo ogni mia antecedente riserva pei dritti tutti della federazione dei comuni del Melfese, e non mancherò di interrogare, con apposita interpellanza, il Governo e l'onorevole ministro delle finanze, non appena lo vedrò presente nell'Aula, e sarà a me possibile di farlo.

X.

Interrogazioni dei deputati De Donno e Bonghi sui quattro tronchi da Taranto a Brindisi, da Zollino a Gallipoli, da Ponte Santa Venera alla Romana di Atella e da Giulianova a Teramo — Risposta generica e dilatoria del ministro senatore Devincenzi — Replica dell'onorevole Bonghi, che proclama *singolare e prevalente* il diritto dei quattro tronchi — Nove istanze dell'onorevole Pisanelli in occasione della discussione del bilancio definitivo dei lavori pubblici pel 1872 — Risposte del ministro — Repliche dell'onorevole Lovito — Osservazioni critiche del relatore Depretis.

ATTI UFFICIALI DEL PARLAMENTO ITALIANO

Tornata del 15 maggio 1872.

Interrogazione del deputato De Donno.

Presidente. L'onorevole De Donno ha presentato la seguente domanda d'interrogazione, che comunico alla Camera:

« Il sottoscritto desidera interrogare il signor ministro dei lavori pubblici riguardo ai due tronchi ferroviari da Taranto a Brindisi e da Zollino a Gallipoli. »

Prego il signor ministro a voler dichiarare se e quando intenda rispondere.

Devincenzi, ministro per i lavori pubblici. Se vuole, io sono disposto a rispondere immediatamente, perchè egli è ben naturale che io debba conoscere ciò che riguarda le strade ferrate.

Presidente. L'onorevole De Donno ha facoltà di parlare per svolgere la sua interrogazione.

De Donno. Principio dal rendere i miei sentiti ringraziamenti all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici per la squisita compiacenza usatami di voler rispondere immediatamente alla mia domanda; vorrei lusingarmi che la gentilezza del presto rispondere non voglia scontrarla col fare vaghe promesse alle cose che sarò per dire.

Signori, il mio amico l'onorevole Bonghi diede, con quella eloquenza che tutti ammirano, a coloro dei deputati che più direttamente ne sono interessati, il moto d'ordine di suonare a stormo contro il Ministero, per fargli onesta violenza affinchè attuasse alcune linee di ferrovie sostenute da ana-

loghe leggi. Per quanto il turno di suonare il campanile della mia provincia mi fosse venuto inaspettato, e dirò pure di sorpresa, ciò non toglie che io non me ne sia compiaciuto, se non altro, per far conoscere a quelle popolazioni di Terra di Otranto, che attendono fin dal luglio 1863, le solenni promesse del Governo convertite in legge, e che tante speranze crearono!

Dirò in primo luogo del tronco ferroviario Taranto-Brindisi. Nella convenzione del 9 luglio 1863 per la costruzione ed esercizio delle strade ferrate calabro-sicule, approvata con la legge del 25 agosto 1863, n° 1440, sta scritto:

« Il Governo potrà, con decreto reale, ingiungere alla società la costruzione e l'esercizio di una linea diretta da Taranto a Brindisi. Ciò avvenendo, anche questa linea s'intenderà concessa colle identiche condizioni di questa convenzione ed annessovi capitolato. »

Ognuno riteneva prossima la costruzione della linea Taranto-Brindisi; ma venne presentato, al 30 giugno 1864, il progetto di legge pel riordinamento ed ampliamento delle reti ferroviarie del regno, e del tronco Taranto-Brindisi non si faceva motto. Fu in allora che nella discussione avvenuta sul progetto di legge dal 23 marzo al 12 aprile 1865, gli onorevoli deputati Pisanelli, Nisco ed altri presentarono un emendamento nello scopo di determinare il tempo in cui il tronco ferroviario Taranto-Brindisi dovesse effettuarsi. Io non mi farò a ripetere le gravi ed ampie ragioni svolte dagli onorevoli proponenti; ma mi limito solo a leggere la risposta fatta dall'onorevole Jacini che in allora teneva il portafoglio dei lavori pubblici. Leggendo le stesse parole del Governo, pronunziate dal ministro del ramo, non vi sarà luogo a dubbio, a dissettare. Ecco:

« Non occorre che io ripeta come la linea di Napoli, Potenza, Taranto e Brindisi sia una delle principali, e debba essere fatta immancabilmente. Senonchè mi sembra inopportuno l'emendamento degli onorevoli Nisco e Pisanelli. Perchè, che cosa vuole esso? Vuol autorizzare la concessione di questa linea? Or bene, io rispondo che, se si vuol dare l'autorizzazione di concedere questa linea, il Governo l'ha già. Nell'articolo 22 della convenzione con le Calabro-Sicule è detto che il Governo ha la facoltà di concederla, e le Calabro-Sicule hanno l'obbligo di accettarla a lire 14,000 il chilometro, finchè non abbia raggiunto le 12,000 lire di prodotto lordo. O si vuol dire che il Governo l'abbia da far subito, ed allora io non riconosco convenienti le idee esposte dall'onorevole Brunetti. La linea Taranto-Brindisi, quando fosse isolata, avrebbe una importanza puramente locale, mentre diventerà d'interesse generale allora soltanto che sia fatta tutta la linea da Taranto per Potenza a Napoli. Imperciocchè, che cosa si vorrebbe ottenere con questo tronco isolato? Pretendesi forse che si abbia a costruirlo per congiungere fra loro la città di Taranto con la città di Brindisi, o queste due città col restante del regno? Niente affatto, perchè Brindisi è già congiunto a quest'ora coll'Italia meridiana e superiore, od almeno lo sarà fra breve. Dunque, non essendovi necessità, e Taranto e Bari dovendo essere pure congiunte fra pochi

mesi, la linea Taranto-Brindisi diventerà importante solo al momento in cui sarà aperta la linea di Potenza. Ciò stante, io non vedo l'opportunità di questo emendamento...

« Ora, perchè affrettarci a rendere subito esecutiva una concessione eventuale a condizioni così onerose? »

Io non ho fatto che leggere intoramente le parole del ministro, il quale esordiva col dire che la linea « sia una delle principali e debba essere fatta immancabilmente. » Solo faceva notare che Taranto-Brindisi non aveva una assoluta necessità prima dell'attuazione della linea Taranto-Potenza-Napoli.

Signori, è doloroso il dirlo, ma vi sono costretto: gli onorevoli deputati si acchetarono prendendo atto delle dichiarazioni del ministro; ma dal 9 luglio 1863 al 28 agosto 1870 le cose rimasero nello stato primiero, vale a dire legge senza attuazione. Venne il giorno della discussione delle convenzioni colle società delle strade ferrate romane, meridionali, di Savona e sarde, ed altri provvedimenti riguardanti le strade ferrate, ed io non mi farò a ridire le cose dette in quella discussione. Mi basta notare che nell'articolo 22 di quella convenzione sta scritto:

« Il Governo è del pari autorizzato a comprendere nella concessione della rete calabro-sicula, di cui al titolo 2, articolo 7, della presente legge la diramazione da Taranto a Brindisi, in conformità all'articolo 22 della stessa convenzione del 9 luglio 1863, approvata con legge 23 agosto 1863, n° 1440. »

Debbo dire che nulla si è fatto finora, neppure uno studio di quella linea? Sarebbe cosa incredibile se disgraziatamente non fossimo avvezzi a tali disinganni.

Dissi lealmente che le osservazioni del ministro Jacini avevano del vero, tanto più che lo stato delle nostre finanze non ha mai peccato di floridezza. Ma ora che la ferrovia corre da Napoli ad Eboli e da Eboli a Potenza, e da Potenza fino al Basento si lavora con alacrità e molti appalti si sono fatti, è giunto il tempo di dare mano, di studiare almeno il tronco Taranto-Brindisi.

Il ministro Jacini si limitava a parlare della ferrovia di Potenza, ma avvi un'altra rete, forse più importante, quella delle calabro-sicule che mette capo a Taranto, e della quale la maggior parte è in esercizio, ed ogni giorno si aprono novelli tratti. Forse che la rete in parola non ha nulla che fare con Brindisi e, quando dico Brindisi, con l'Oriente e col vasto orizzonte che ne è derivato dal taglio dell'istmo di Suez? Signori, ogni parola è oziosa, tanta l'evidenza dell'assunto che sostengo, assunto convertito dal Governo per due fiati in legge.

Passo alla seconda parte, tronco da Zollino a Gallipoli.

Signori, la necessità di far entrare Gallipoli in un assennato sistema di reti ferroviarie, fu vista fin dal primo anno della nostra unità nazionale. Ed in vero nel 1861 il ministro dei lavori pubblici, onorevole Peruzzi, dopo di avere ispezionata e percorsa la parte sud della provincia di Lecce, vi comprese Gallipoli, come risulta dalla carta messa fuori da quel Ministero nel

1861. Non si è mai dubitato della importanza e necessità di quel tronco ferroviario, che, oltre Gallipoli, Zollino, Soleto ed altri paesi minori, vi comprende le importanti città di Galatina, Nardò e Galatone. Lo stesso ministro Jacini nel suo decreto del 1865 nell'articolo 3 ordinò: la stazione di Zollino deve essere conformata in guisa da permettere una diramazione per Gallipoli.

Non credo punto necessario di svolgere tutte le ragioni addotte a favore di questo tronco ferroviario, gli apprezzamenti favorevoli della Camera e le solenni dichiarazioni del Governo. A me basta solo di leggere l'articolo 20 della legge 28 agosto 1870, così concepito:

« È data al Governo la facoltà di concedere, per decreto reale, all'industria privata la costruzione o l'esercizio delle strade ferrate:

- « Da Zollino a Gallipoli;
- « Da Lucera a Manfredonia;
- « Da Ponte Santa Venera alla fiumana d'Atella;
- « Da Giulianova a Teramo.

« L'ammontare delle multe delle quali risulterà debitrice la società delle strade ferrate meridionali, in virtù dell'articolo 8 della convenzione 28 novembre 1864, approvata con legge del 14 maggio 1865, n° 2279, sarà applicato come sussidio, distribuito in ragione dei chilometri rispettivi, alla costruzione delle suddette ferrovie. »

Non può sfuggire a chicchessia che il tronco ferroviario Zollino-Gallipoli è collocato in prima linea. Uso a dire tutto il vero, null'altro che il vero, qualunque ne possa essere lo sgradevole risultato momentaneo, abberrente da volgare e fallace popolarità, io mi farò ad esporre in poche parole lo stato in cui è la questione, certo che la conoscenza del vero è il più potente fattore per le anime temprate a forti e maschi propositi.

Pel tronco Zollino-Gallipoli il Governo ha dato per sussidio una quota parte delle multe di cui crede o credeva di essere creditore verso la società delle strade ferrate meridionali. Laonde la costruzione di questo tronco Zollino-Gallipoli è lasciata a carico della provincia e dei municipi interessati col sussidio governativo sopradicato. Quale realtà, quale fondamento ha questo sussidio governativo? Signori, fin dal dicembre 1870 io mi associi ben volentieri alla deputazione degli onorevoli deputati incaricati di far eseguire sollecitamente i tronchi complementari delle ferrovie meridionali. Che anzi, dirò di più, mi accinsi alla bisogna, movendo or solo, ora in compagnia del mio pregevole vecchio amico e compagno l'onorevole Mazzarella, che con sentito dolore vidi uscire da questa Camera per eccedenza nel numero dei magistrati. E ben mi fu facile comprendere che il sussidio governativo aveva per sostegno un debole filo. L'onorevole Bona, con quella tenacità che gli è propria, sosteneva di non dovere nulla, che anzi andava creditore dal Governo su tale questione.

L'onorevole Gadda, che in allora sosteneva il dicastero dei lavori pubblici, stretto da mie interrogazioni, fu forzato a dichiarare che egli poteva spin-

gersi a ritenere dalla sovvenzione chilometrica il quantitativo delle multe, giusta la facoltà che gliene derivava da legge, ma che non avrebbero mai consegnato l'ammontare di quelle multe fino a che il giudizio non si sarebbe espletato completamente colle Meridionali. Ognuno di leggieri comprende che dopo tale accertamento di fatti, io rimasi, se non scoraggiato, chè non è mio costume, almeno triste, e vidi la necessità di un cammino più sodo per la realizzazione del tronco ferroviario Zollino-Gallipoli.

Giunto a questo punto, dovrò avere io il dispiacere di annunziare al Governo che il tribunale civile di Firenze ha fatto diritto alle Meridionali, condannando esso Governo alle spese del giudizio?

Non sarò io certamente a ritenere la questione definitivamente risolta, ma certa cosa è che quel debole filo, di cui parlavo, è stato rotto da un pronunziato del magistrato! Non mi rimane che di augurare al Governo una miglior sorte in appello!

Come quelle popolazioni di Terra d'Otranto saranno maltristate nel conoscere questi fatti, non è mestieri ch'io il dica! Con nobile orgoglio posso dire di avere troppi precedenti per non essere imputato di ozioso e vano declamatore di speranze e diritti delle popolazioni, e molto meno di facile e volgare espositore di miserie, squallori e soprusi patiti dalle masse; ma ogni uomo di buon senso converrà meco, lo spero, che il Governo non deve dare motivi, sian pur pretesti, ad accrescere il malcontento a favore del quale si hanno dato posta, con lena affannata, tutti i nostri molteplici nemici! Il Governo non deve dare speranze, e molto meno diritti, quando non è certo di poterli mantenere. Da Roma, ove siamo per la franca ed assennata politica italiana, secondata da meravigliosa costanza e fermezza di propositi della immensa maggioranza della nazione, il Governo deve assumere per sua divisa la ben troppo nota massima: *Est, est; non, non*.

A completare l'esposizione dei fatti, non mi resta altro a dire se non il quantitativo dell'ammontare della spesa per il tronco ferroviario Zollino-Gallipoli. Il commendatore Bona si è trincerato a chieder quattro milioni di lire, a fondo perduto per la costruzione ed esercizio di quel tronco, vale a dire tre milioni per la costruzione ed un milione per l'esercizio. Signori, credete voi che a tale spesa possano sottostare quelle popolazioni, quando anche la provincia largamente soccorresse? Qui si farà chiara la ragione per la quale io abbia ampiamente insistito per l'immediata esecuzione del tronco Taranto-Brindisi da parte del Governo. All'attuazione di quel tronco sono specialmente interessati gli onorevoli deputati Pisanelli e Dentice, i quali non hanno bisogno, sotto nessun rapporto, della debole voce mia a reclamare l'esecuzione della legge. Ora, la provincia non vuole, o giustamente, concentrar tutte le sue forze all'esecuzione del tronco Zollino-Gallipoli, se non vede, da parte del Governo, iniziato almeno quello di Taranto-Brindisi. A fare il tronco Zollino-Gallipoli vuoi, trattandoci più o meno di quattro milioni, un largo, certo e pronto sussidio da parte del Governo, tutta la forza economica della provincia, non distratta ad altre imprese, o tutti i sacrifici

possibili dei municipi più o meno interessati a quell'importante tronco ferroviario.

Per la qual cosa, ricapitolando l'improvviso dire, chiedo al mio illustre e leale amico, onorevole Devincenzi:

1° Quando sarà attuato, da parte del Governo, il tronco ferroviario Taranto-Brindisi? Mi permetto rammentargli solo che oltre l'esistenza di due leggi, e l'attuazione della linea Napoli-Potenza-Taranto, vi ha in esercizio la linea calabro-sicula che mette capo a Taranto, e che, a mio debole modo di vedere, è più importante per l'immediata esecuzione del tronco Taranto-Brindisi;

2° Quanto sarà il sussidio, da parte del Governo, a favore del tronco Zol-lino-Gallipoli? Il sussidio in quale anno del bilancio sarà iscritto? Se vuoi una legge, quando la proporrà?

Ecco le sole domande che mi credo in diritto di rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici. È inutile dire che m'attendo risposte chiare, precise e determinate. Non venga a dirmi, l'onorevole Devincenzi, delle sue buone intenzioni, della sua lealtà e del suo ardore pel compimento di lavori pubblici, specialmente nelle provincie meridionali. Egli sa come io sia suo amico e costante ammiratore da lunghi anni, ma ora, dopo dieci anni d'attendere, sono nel diritto di avere fatti e non gentili e lusinghiere promesse.

Ministro per i lavori pubblici. Io risponderò brevissimamente allo onorevole De Donno.

L'onorevole De Donno mi domanda, che stia facendo il Governo per la ferrovia Brindisi-Taranto.

Prima di tutto debbo dichiarare, che io riconosco tutta l'importanza di questa linea, importanza che è stata descritta benissimo dall'onorevole De Donno; e tanto più questa linea sarà importante in un prossimo avvenire, in quanto che innanzi alla Camera sta il progetto dell'arsenale di Taranto. Non più tardi dell'altro giorno, dietro le osservazioni dell'onorevole Cerroti, abbiamo discusso del grande interesse di una linea mediterranea, la quale, sono sicuro, l'onorevole generale Cerroti troverà ancora maggiore quando l'arsenale di Taranto sarà compiuto. È indubitato, che tanto nei riguardi della difesa nazionale, quanto dal lato del commercio, la congiunzione di Taranto a Brindisi sia di grandissima utilità. Dal lato della difesa nazionale ognuno vede essere indispensabile il congiungere con linee interne i nostri principali porti militari, e non solamente questi, ma anche i principali porti mercantili. Quando saranno uniti l'arsenale di Taranto ed il gran porto di Brindisi, certamente avvantaggeremo tutta la rete di strade ferrate, che cominciando da Reggio fa capo a Taranto, e che da Napoli per Potenza va ugualmente a Taranto, ed in pari tempo avvantaggeremo tutte le linee intermedie, le quali non trovano altro sbocco commerciale che nel porto di Brindisi. E siccome è nostro interesse di svolgere quanto più si possa il commercio in tutte le provincie italiane, e di rendere maggiormente produttive le nostre strade ferrate, così è ben evidente che la congiunzione di

questa rete, mediante il breve tronco da Taranto a Brindisi, debba tornare utilissima non solamente per la prosperità di quelle provincie, ma per la diminuzione dei grandissimi pesi, che le strade ferrate impongono al bilancio.

Ricordo inoltre alla Camera, che la strada ferrata da Brindisi a Taranto è compresa facoltativamente nella rete delle ferrovie calabro-sicule, e che il Governo ha la facoltà, in una convenzione che facesse, di comprenderla in questa rete.

Da parte del potere esecutivo non si è mancato di fare delle sollecitazioni per vedere se fossevi qualche società che volesse assumere la costruzione di quella linea; ma finora non si è presentata alcuna offerta la quale fosse accettabile.

Inoltre, ora siamo in piena costruzione della rete calabro-sicula, per la quale eccezionalmente la Camera, con la legge del 1870, in mancanza di concessione, stabiliva si dovessero continuare i lavori a spese dello Stato. Siccome questo tronco da Brindisi a Taranto può essere congiunto facoltativamente alla rete calabro-sicula, così (se prima non se ne offra l'opportunità) quando la rete delle Calabro-Sicule sarà compita, sarà tempo di vedere se non si debba anche per esso intraprendere la costruzione a conto dello Stato.

Può essere sicuro l'onorevole De Donno, che quando sia in costruzione l'arsenale di Taranto, sarà una necessità la ferrovia da Taranto a Brindisi... (*Bisbiglio*)

Voci a sinistra. Poveri noi, non si fa più, allora!

Ministro per i lavori pubblici... e siccome questa linea ha il doppio interesse commerciale pel porto di Brindisi, e di difesa nazionale per l'arsenale di Taranto (non si spaventino così), io spero che sarà costruita in breve tempo, e che aderiremo al desiderio, che più di una volta ha mostrato la Camera, di congiungere la rete delle strade calabro-sicule e di Basilicata col porto di Brindisi. E tanto più cresce questo interesse, in quanto che vediamo come il porto di Brindisi da qualche anno a questa parte cominci a prosperare; e certo in un prossimo avvenire dovrà prosperare grandemente come lo scalo principale d'Europa per la celere comunicazione colle Indie.

Quanto poi alla linea di Zollino-Gallipoli l'onorevole De Donno ricordava che la Camera stabilì che essa, unitamente ad altre tre linee, si dovesse eseguire; ma non assegnava per ciò altri fondi, oltre quelli che potessero ritrarsi dalla società delle strade meridionali a titolo di multe per ritardata costruzione di alcune linee comprese nella sua concessione. Pur troppo sono dolente di dover annunziare alla Camera, che nel giudizio di prima istanza il Governo è stato condannato; dimodochè solo si ha disponibile una piccola somma, non se se 30 o 40 mila lire, a vece di quei tre o quattro milioni a cui credevamo aver diritto. In questo stato di cose che fare? Certamente il Governo non si fermerà alla prima istanza, ricorrerà in appello: attenderemo le decisioni dei giudici; ed allora che avremo visto quali fondi si possano ritrarre dalle multe, allora soltanto sarà il caso di discutere, e discutere seriamente ciò che si abbia a fare per queste linee già promesse.

Ricordo per altro alla Camera quello che dissi altra volta, esservi cioè una Commissione, la quale sta studiando intorno al modo di completare la rete arteriale delle ferrovie e di coordinarvi tutte le linee supplementari ferroviarie: ed è mio intendimento di presentare alla Camera un progetto di legge su questo argomento.

Bonghi. Domando la parola.

Lazzaro. Non si può, non può parlare.

Bonghi. È un'interrogazione.

Presidente. L'onorevole De Donno è soddisfatto delle risposte avute?

Voci a sinistra. Sì, soddisfattissimo!

De Donno. Io credo che lo stesso onorevole presidente, nel chiedermi se io sia soddisfatto, non l'abbia detto che per adempire ad un suo dovere, ma che non poteva menomamente credere che io potessi essere soddisfatto. Delle eccellenti intenzioni del mio onorevole amico ne sono convinto da lunga data. Però io stesso debbo convenire che nel momento non è possibile di andare più lungi. Ed è per ciò che io, mio malgrado, prendendo atto delle buone intenzioni (*Si ride*), mi riservo di fare istanza precisa e determinata nella prossima discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Interrogazione del deputato Bonghi.

Presidente. L'onorevole Bonghi ha presentato questa domanda d'interrogazione:

« Il sottoscritto desidera interrogare il ministro dei lavori pubblici sull'intenzione del Governo rispetto al sussidio chiesto dal consorzio della provincia di Capitanata per la strada ferrata da Manfredonia a Lucera. »

Prego il signor ministro dei lavori pubblici a voler dichiarare se e quando intenda rispondere.

Voci. A domani!

Ministro per i lavori pubblici. Io sono a disposizione della Camera.

Presidente. L'onorevole Bonghi ha facoltà di parlare.

Bonghi. Dico solamente due parole. La mia interrogazione stessa ha già indicato il fatto sopra il quale intendo interrogare il ministro.

La provincia di Capitanata si è con grandissimi sforzi imposto un peso gravissimo per costruire la strada da Manfredonia a Lucera ed ha chiesto al Governo il sussidio di un milione. Questa strada è una delle quattro di cui ha parlato or ora l'onorevole De Donno, cioè sta nello stesso gruppo in cui sono quella da Teramo a Vasto, quella da Zollino a Gallipoli e l'altra da Candela a Santa Venere, quel gruppo per il quale la legge del 1870 attribuiva il sussidio che si sarebbe ritratto dalle multe della società delle Meridionali.

Però fu detto in quella discussione, e lo ripeto ora, che il mancare quel sussidio nella forma che il Governo aveva detto essere sicuro di poter ottenere, non voleva dire che alterasse il carattere di coteste linee: che cambiasse, cioè, il giudizio che la Camera ha fatto della utilità prevalente di quei quattro tronchi sopra molti altri ai quali il ministro può voler dare cotesta qualificazione di secondari.

Io chiedo dunque al ministro dei lavori pubblici che voglia, oggi o all'occasione del bilancio sui lavori pubblici, dichiarare quale intenzione egli abbia rispetto all'accordare o no, un sussidio in quella proporzione che gli paia, così alla strada da Luncera a Manfredonia, come alle altre tre che sono nelle uguali condizioni di essa. E gli dico anticipatamente che, se egli mi replicasse che la risposta a questa mia domanda deve trovarsi in quella tal legge che ha avuto l'incarico di formulare una Commissione nominata da due anni fa, della quale io faccio parte, o non s'è mai o quasi mai riunita, io non me ne contenterei, perchè questa legge da quella Commissione non uscirà, credo, nè oggi nè poi, e scorrerà il termine prefisso senza che quella legge sia davanti alla Camera.

Perciò io prego il ministro a darmi quando gli paia, o oggi o nell'occasione del bilancio, una risposta precisa perchè noi possiamo contrapporre proposta a proposta, o fare proposte nostre quando quelle del Governo manchino.

Ministro per i lavori pubblici. Io non so se l'onorevole Bonghi sarà o non sarà per essere soddisfatto della mia risposta; ma comincio dal dire che egli cade in equivoco, quando crede che la Commissione nominata dal Ministero per le ferrovie complementari, abbia l'incarico di formulare un progetto di legge.

Quella Commissione non ha altro incarico se non che di vedere quali linee arteriali manchino alla nostra rete ferroviaria e quali siano le strade ferrate complementari che fossero ancora da aggiungere. D'altra parte, rispondendo all'onorevole De Donno, e come altre volte ho avuto l'onore di esporre alla Camera, non è determinazione del Governo di attendere il risultato degli studi della Commissione, giacchè moltissime sono le domande di sussidi inoltrate al Ministero dei lavori pubblici per costruzione di nuove strade per conto o per iniziativa di provincie, di comuni, e di altri interessati.

Indipendentemente dagli studi ampi che farà la Commissione per designare quali debbano essere le linee arteriali, il Governo intende di presentare fra non molto alla Camera un progetto di massima per vedere con quali mezzi, con quali sussidi e in quali proporzioni lo Stato debba venire in aiuto alle diverse provincie, ai comuni e ad altri proponenti che intendono costruire strade complementari. Stabilite così le massime, il lavoro della Commissione potrà anche giovare per la loro applicazione.

Una volta tolto l'equivoco tra il progetto di massima sulle strade ferrate secondarie, ed i lavori, che certamente saranno lunghissimi, di quell'autorevole Commissione a cui appartiene l'onorevole Bonghi, spero che almeno possa egli essere meno insoddisfatto di quanto si dichiarava *a priori*.

Bonghi. Dico due sole parole.

Io sono contentissimo della promessa dell'onorevole ministro, che, cioè, egli presenterà una legge per fissare le quote di sussidio che il Governo voglia dare alle strade complementari o supplementari, che si vogliano dire; desidero che questa legge sia presentata subito, perchè non dubito nè punto nè poco che la Camera riescirebbe, colla sua sollecitudine, a votarla prima della chiusura della Sessione. (*Movimenti del ministro dei lavori pubblici*)

Pissavini. Non ci crede.

Bonghi. Sicurissimo: la legge vostra no, ma questa sì. (*ilarità*)

Però dichiaro sin d'ora ed annuncio che sosterrò il principio che le quattro strade sopradette, ammesse in principio dalla legge del 1870, non vanno confuse colle altre strade secondarie o complementarie, le quali possono rispondere a condizioni meramente locali di maggiore o minore interesse. Queste quattro strade, a parer mio ed a parere della Commissione che ne propose l'adozione alla Camera, hanno già acquistato un diritto prevalente e singolare, e bisogna che il Governo le consideri in questa loro condizione privilegiata e speciale.

Tornate del 16, 17 e 18 giugno 1872.

Pisanelli. Intendo rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici alcune brevi interrogazioni, onde sapere se ad alcune leggi già votate dal Parlamento si sia data esecuzione.

Ricorderà l'onorevole ministro la legge del 1870, e come in quell'occasione fu votato dalla Camera un ordine del giorno col quale si obbligava a fare studiare la linea Eholi-Reggio ed a provvedervi. Di questa linea se ne parlò lungamente allora, se ne è parlato anche stamane, ed è inutile che io ritorni sull'argomento, poichè io non domando quello che già conosce ed ha anzi deciso la Camera, cioè se questa linea è utile, se è importante; mi preme solo far dichiarare dall'onorevole ministro se il Governo ha adempito all'obbligo che assunse accettando quell'ordine del giorno. Chiedo una risposta chiara e categorica a questo domande. Ha esso ordinati gli studi ai quali si era obbligato? Si sono cominciati questi studi? Si sono compiuti? Io ho motivo di dubitarne, in quanto che ho veduto le provincie ed i comuni, che erano interessati, affrettarsi ad imprendere questi studi. Ora è certo che, se il Governo ne avesse presa esso stesso l'iniziativa, l'operosità delle provincie e dei comuni non sarebbe stata necessaria.

Ad ogni modo la mia domanda si riduce a ciò: ha adempito il Governo all'obbligo che assunse innanzi alla Camera?

Ed un'altra domanda intendo rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici, dal quale aspetto una precisa risposta. Questa domanda gli è già

stata rivolta altre volte per bocca di altri miei colleghi; ma le sue risposte furono così perplesse ed incerte, che non possono in verun modo rassicurarmi, ed io intendo invece averle chiare e precise.

Nella legge del 1863 si era data facoltà al Governo di concedere alla società delle Calabro-Sicule la linea Taranto-Brindisi.

Il Governo non usò di questa facoltà, e giungemmo dal 1863 al 1865.

Nel 1865 c'era l'onorevole Jacini ai lavori pubblici; ed allora parecchi deputati, fra i quali io, dicemmo all'onorevole Jacini: ma non vi pare necessario, indispensabile che questa linea breve, che serve a congiungere due punti così importanti, che serve a completare la linea diretta tra Napoli e Brindisi, non vi pare importante che questa linea sia decretata dalla Camera?

Ed allora l'onorevole Jacini rispose: io ho la facoltà di comprendere questa linea e d'imporsi alla società delle Calabro-Sicule; questa società ha l'obbligo di costruirla. Che volete fare? Volete votare un articolo per aggiungere ai poteri che io ho altri poteri? Sono inutili; è vano un articolo di legge. Fu accettato il suo concetto, poichè vi erano ragioni per appagare la sollecitudine dei deputati che s'interessavano a questa linea.

Questa linea, egli diceva, ha già per se stessa un interesse grandissimo, congiungendo due punti importanti. Allora non si parlava ancora del porto militare. Ma sapete, egli aggiungeva, quando questa linea diverrà di un interesse nazionale? Quando sarà costruita la linea di Potenza. Allora, per andare direttamente da Napoli a Brindisi, si dovrà questa congiungere tra Taranto e Brindisi.

Essa era importante per molte altre ragioni che ciascuno intende, e che intendono specialmente tutti coloro che abitano quei luoghi. Da Lecce, per andare a Taranto, si deve ora avvicinare prima a Bari; e, per andare a Taranto da Brindisi, bisogna andare a Bari e poi tornare a Taranto. (*Segni fu assenso del deputato Rattazzi*) L'onorevole Rattazzi mi fa cenno affermativo, perchè egli ha percorso recentemente quei luoghi, ed ha provato cotesti indugi e coteste noie.

Or pensate in che posizione ci ha messo il Governo prendendosi nel 1863 la facoltà di far costruire questa linea. Con questa facoltà, il Governo assumeva, rispetto alla società, il diritto di obbligarla a costruire la strada, e, rispetto alla Camera, il debito di farla costruire. Nel fatto però il Governo si è giovato di quella facoltà per coprire la questione, quasi per impedire la costruzione della strada. Ogni volta che si è mossa parola, il Governo ci ha chiuso la bocca dicendo: ma io ho il potere e lo farò. Così si disse nel 1865; e così si andò innanzi dal 1865 al 1870.

Quando si è rinnovata la domanda all'onorevole Devincenzi, egli ha dato una risposta diversa di quella che dava l'onorevole Jacini. Questi diceva che bisognava aspettare che fosse data in appalto la linea Contursi-Potenza. Ora questa linea è appaltata nella maggior parte, per cinque tronchi. L'onorevole

Devincenzi, delle cui intenzioni non posso dubitare, ha risposto invece che bisogna aspettare che si completi la linea Taranto-Reggio. Ma questa risposta è anche essa poco ragionevole.

Se voi aveste per iscopo di far servire questa linea ai trasporti della Sicilia, della Calabria, lo capirei; allora potreste dire: questo è l'ultimo tratto, aspettiamo che siano completati gli altri; ma è questo lo scopo della linea che congiunge Taranto a Brindisi?

Guardata da per sé sola questa linea Taranto-Brindisi, anche non calcolando la Sicilia e Napoli, ha una importanza considerevole, poichè serve a congiungere i due punti più importanti delle provincie meridionali per il commercio marittimo e per il movimento navale.

Si tratta di pochi chilometri, i quali agevolerebbero i commerci tanto per quelli che da Lecce vogliono andare a Taranto, come per coloro che da Taranto vogliono andare a Brindisi e Lecce.

Io non capisco quindi come ora si venga ancora a dire: aspettiamo il completamento delle Calabro-Sicule. Su questo punto io richieggo una risposta precisa e netta dal ministro dei lavori pubblici, riservandomi di fare quelle proposte che saranno del caso dopo la sua risposta.

E poichè siamo alla legge del 1870, mi permetta l'onorevole ministro che io gli rammenti che vi sono anche altri quattro tronchi, quelli cioè da Teramo a Giulianova, da Manfredonia a Lucera, da Zollino a Galatina o a Gallipoli, e da Ponte Santa Venere alla fiumana di Atella. Anche per questi tronchi è stato richiesto il ministro Devincenzi, e che cosa ha egli risposto? Presenterò un progetto di legge per tronchi secondari. Sarebbe questo *presentato*, direi quasi, la promessa di una promessa.

Ma il ministro dei lavori pubblici non poteva ignorare nè dimenticare che c'è una legge del 1870 la quale ha riguardato specialmente questi tronchi.

Non entro nel merito, perchè, quando il Parlamento ha deliberato, il Governo deve conformarsi alle sue deliberazioni. Può far valere la sua voce il ministro allorchè si discute; ma, quando una decisione è presa, esso, più ancora che ciascuno di noi, ha obbligo di osservarla e di eseguirla; il Governo non ha più scelta.

Dunque la legge del 1870 ha contemplati singolarmente questi quattro fra tutti i possibili tronchi secondari. Si avvertì allora alla loro speciale importanza; si tenne conto, per indicare l'urgenza di uno di essi, che Lucera, ove hanno sede i tribunali, è disgiunta da Foggia che è stanza della prefettura, e che entrambe queste città hanno il loro sbocco commerciale a Manfredonia. Ma di ciò fu già parlato nel 1870 dall'onorevole Bonghi.

Fu segnatamente un sentimento di grande equità che animò la Camera nel 1870, sentimento che mi pare impossibile che non sia partecipato anche dal ministro dei lavori pubblici.

Sappiamo e sanno tutti come quelle provincie sono povere di mezzi di comunicazione e di commerci, prive di strade; è uno spettacolo affliggente: in

alcune parti, come nell'Abruzzo, nelle Calabrie, a Potenza, in Sicilia, se un proprietario ha dei prodotti, devo consumarli dove sono nati, e non ha mezzo di trasportarli; ci è morbosa abbondanza di alcune cose, penuria e difetto di altre; non vi ha cambio di produzione.

In quelle contrade può il regno d'Italia creare un'attività nuova, una considerevole e nuova ricchezza. Non è questo interesse di tutti gl'Italiani? Finora però non si è fatto quanto si poteva; io non vo a cercare di chi fosse la colpa, ma rammento che per la costruzione dei quattro tronchi indicati si era stabilito un sussidio che si sarebbe ricavato dallo multe dovute dalla società delle Meridionali. La Camera, compresa da un sentimento di equità e di giustizia, opinò che questi tronchi secondari non dovessero essere confusi cogli altri; e provvide di sussidiarli: indicò poi anche il cespite da cui doveva attingere il sussidio.

Ecco il concetto della legge del 1870.

Ora l'onorevole ministro, interrogato su questo punto, disse, che il cespite su cui faceva assegnamento gli è sfuggito dalle mani, perchè la società delle Meridionali non ha pagato, e mi pare che aggiungesse esservi stata una sentenza del tribunale che aveva assolto le Meridionali dalla domanda di queste multe.

Per carità, onorevole ministro, questa risposta impicciolisce la questione, impicciolisce il concetto che ha avuto la Camera nell'approvare la legge del 1870!

Ministro per i lavori pubblici. (Con impazienza) Ma c'è la legge, per Dio! (*Mormorio a sinistra*)

Pisanelli. Mi duole che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ricorra alla legge... No, anzi, mi piace, debbo dire, che il ministro dei lavori pubblici in questo punto invochi la legge; questo ci dà speranza che egli vorrà spendersi tutto a recare in atto quelle leggi per le ferrovie che nelle provincie meridionali non sono state osservate; e qui stesso, per questi quattro tronchi, noi domandiamo l'applicazione della legge!

Certamente, dove c'è una legge, c'è un'interpretazione a fare; ebbene, io me ne appello al giudizio della Camera.

Nel 1870 disse la Camera: questi cinque tronchi meritano una speciale considerazione, bisogna sussidiarli. Venne in pensiero di designare come cespite le multe delle ferrovie meridionali. Ma che vuol dire? Se questo cespite manca, manca forse la deliberazione della Camera? Se manca questo cespite, deve ritrattarsi la promessa del sussidio? E se non ci fossero state le multe, la Camera non avrebbe decretato il sussidio? Non impiccioliamo la questione; interpretiamo invece quale fu il concetto della Camera, di dare, cioè, un sussidio a questi tronchi di ferrovie secondarie, che sono per se stesse importantissime.

Nè c'è grande difficoltà in ciò, perchè c'è il cespite da cui trarre profitto. Ma se anche, ripeto, cadesse il cespite, non per questo cadrebbe il concetto

della Camera. Io sono certo che se mi rivolgessi alla Camera e le dicessi: « si è davvero inteso dire che ove le multe venissero meno, debba mancare il sussidio? » la risposta non sarebbe certo affermativa.

Io dunque per ora mi rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e spero che anche su questo mi renderà risposta soddisfacente.

Ministro dei lavori pubblici. Ieri dall'onorevole Pisanelli, dall'onorevole Bonghi e da altri ancora mi si faceva un'altra domanda relativa ad alcune linee, di cui si è altra volta già occupato il Parlamento. E qui dirò che mi piace di parlare di queste linee in preferenza, perchè parmi che forse possano costituire una categoria a parte fra le ferrovie secondarie.

Mi si domandava che cosa intendessi fare per le strade di Zollino-Gallipoli, Ginlianova-Teramo (e dirò che questa è mia patria, perchè la Camera lo sappia), Ponte Santa Venere-Atella e Manfredonia-Lucera. Ripeterò quello che ho già detto altre volte all'onorevole Pisanelli: eseguirò la legge nei limiti delle facoltà che da essa mi sono date.

Gli onorevoli interpellanti si fondano sull'articolo 20 della legge del 1870, più volte citata, per addimostrare che il Governo debba sussidiare queste linee. Che cosa stabilisce in generale quest'articolo per tali strade, perchè per taluna v'è qualche speciale disposizione, di cui in seguito parleremo? Essa stabilisce che a queste strade siano dati dei sussidi.

Da queste disposizioni della legge risultano dunque due cose: in primo luogo il riconoscimento di una certa importanza eccezionale in queste strade; in secondo luogo, che meritano in certi limiti di essere sussidiate. Questo mi pare che sia stato l'intendimento del Parlamento.

Ma dall'altra parte, quando il Governo avesse voluto dare il sussidio, si sarebbe trovato di fronte un altro ostacolo. Il Parlamento aveva fatto assegnamento sull'importo delle multe, che riteneva dovute dalla società delle ferrovie meridionali, e metteva questo importo a disposizione del Governo per distribuirlo in sussidio alle strade, di cui discorriamo. Mancata finora, come è già noto al Parlamento, per decisione dei tribunali, la sperata risorsa, il Governo non ebbe più alcun fondo per sopperire a questi sussidi.

È ben vero che l'onorevole Pisanelli e l'onorevole Bonghi osservavano, che il Parlamento, mettendo a disposizione del Ministero il provento delle multe, ha mostrato il suo intendimento, o per dir meglio, la sua determinazione che queste strade si facessero, e ne ha riconosciuta la utilità; ed aggiungevano questa esser la essenza dell'articolo, essendo incidentale la designazione della natura dei fondi, da cui trarre il sussidio. Ma io voglio credere che gli onorevoli interpellanti, così esperti delle nostre leggi, mi concederanno che questa loro argomentazione non avrebbe avuto fortuna presso la Corte dei conti, la quale non può riconoscere se non il testo preciso delle leggi, e questo testo

non dava al Governo altra facoltà, oltre quella di valersi per i sussidi del fondo delle multe introitate.

Ora, quando gli onorevoli miei amici Pisanelli e Bonghi censuravano il ministro dei lavori pubblici per non avere eseguito la legge, avrebbero anche dovuto insegnarmi il modo come eseguirla. Io posso assicurarli che dal suo canto il Governo ha fatto ogni opera per esigere queste multe; ma che un recente giudicato fra l'amministrazione pubblica e la società delle strade ferrate meridionali ha ridotto a lire 35,000 circa queste multe, che noi calcolavamo in 2,592,195 75. Dalla nostra parte ci appellammo del giudicato, che annullava i nostri calcoli e le nostre speranze; e dalla parte sua la società delle Meridionali si appellò ugualmente, perchè intende di essere esonerata dal pagamento anche di queste lire 35,000. E tanta importanza io ho posta in quest'affare, che ho preso il processo con tutti i documenti, e l'ho mandato ad uno dei più dotti giuristi di questa Camera, all'onorevole De Donno, acciocchè emettesse un parere per sapere se noi dovessimo insistere o no in questo giudizio.

Ora io domando: essendo mancati i fondi, come potete pretendere che il ministro dei lavori pubblici assegni i sussidi per queste ferrovie? Voi potrete dire bensì al ministro dei lavori pubblici di presentare un nuovo progetto di legge al Parlamento; ma a mia volta risponderò, che in tal caso poi rientriamo nella questione delle strade ferrate secondarie.

Queste quattro strade per altro non sono tutte nelle stesse condizioni. In primo luogo io dirò, che per mia parte, sperando che il Parlamento voglia un giorno approvare una legge fondamentale intorno alle strade ferrate secondarie, faccio ogni opera per indurre i comuni o le provincie a prendere l'iniziativa in fatto di ferrovie di interesse locale. E credo che il Parlamento vorrà seguirmi in questa via. Fra queste quattro strade ferrate ve ne sono due, e sventuratamente una è quella del mio paese (cioè a dire quella da Giulianova a Teramo), e l'altra quella da Zollino a Gallipoli, per le quali esistono bensì i progetti d'arte; ma, sebbene non siano strade difficili, ma facilissime, sebbene siano linee brevissime (poichè quella di Gallipoli è di 30 chilometri e quella da Giulianova a Teramo è di 28) pure, per quanto io sappia, nè dai comuni nè dalle provincie fu fatta finora alcuna manifestazione di volere concorrere a queste opere; quindi manca per esse una condizione importante, cioè la iniziativa locale.

Quanto alla strada da Ponte Santa Venere alla fiumana di Atella, ricorderà la Camera che dessa è un tronco di un'altra linea che sarebbe la continuazione di quella di Candela. È stato sempre mio desiderio che si trovasse modo, per il vantaggio delle contrade che dovrà attraversare, di ottenere che la strada di Candela avesse una continuazione. Lo stesso Parlamento, quando sopprimeva, per ragioni di difficoltà tecniche o per altro, la linea di Conza, volle incoraggiare la continuazione della strada di Candela con alcuni sussidi; e fin d'allora a me è sembrato di vedere nel Parlamento il desiderio di incitare con sussidi governativi l'iniziativa locale; tanto è vero che nella

stessa legge con cui si promettono alcuni sussidi, si fa conto che un consorzio di comuni e di provincie abbia a trovare il modo di sopporre a quanto potesse mancare per assicurarne la concessione.

Più d'una volta fu sollecitata l'amministrazione di quella provincia, perchè s'adoperasse per riunire le piccole forze del territorio che sarebbe attraversato, ove peraltro vi sono delle popolazioni bastantemente ricche, come quelle di Melfi ed altre, e facesse loro intendere la grande utilità del prolungamento di questa linea.

Ho del pari aperto trattative colla società delle Meridionali, acciocchè ne assumesse la costruzione o l'esercizio. Le trattative non ebbero buon successo, forse specialmente perchè in quei giorni, in cui si facevano, il credito pubblico non si era così rilevato, come lo è presentemente. Ora che le condizioni del credito pubblico sono migliorate, e di molto, forse diventerà meno difficile la intrapresa.

Fortunatamente pare che altri e grandi interessi si uniscano al desiderio della continuazione di quella ferrovia. Vi è in quelle vicinanze una industria esercitata in larga scala col taglio del bosco di Monticchio, e questa industria ritrarrebbe grandissimo vantaggio da questa strada ferrata. Gli'interessati nel bosco di Monticchio hanno fatto pratiche presso il Ministero perchè si concedesse loro questa strada ferrata a larghezza ridotta, cioè a rotaie riavvicinate.

Io mi sono opposto, ed ho detto ai richiedenti che, se intendevano di fare una strada ferrata in continuazione del tronco di Candela, colla stessa larghezza di rotaie come nelle strade ferrate a sistema ordinario, con curve non ristrette, con pendenze non forti, io era disposto ad incoraggiarli in tutti i modi, altrimenti no; in quanto che è mia fede che, migliorate le condizioni generali e locali, un giorno si possa spingere più oltre quella strada. E mi pareva di non provvedere bene agli interessi di quelle località se le avessi condannate, per ottenere una strada anche tre o quattro anni prima, ad averla in condizioni tali da servir male ai loro commerci.

La compagnia ha poi riformata la sua domanda, ed ha chiesto di fare una ferrovia in condizioni normali. Sto quindi trattando per la concessione.

Rimane la strada Lucera-Manfredonia.

L'onorevole Bonghi, che è ben informato dell'andamento di questo affare, sa che si è costituito un Comitato promotore che rappresenta provincie, comuni e consorzi, il quale ha già raccolto dei concorsi per la somma di lire 2,800,000; ma sventuratamente, secondo un progetto, fatto credo dall'onorevole Gabelli, questa strada costerebbe non meno di lire 3,364,000.

Avendo il Comitato aperto delle trattative colla società delle Meridionali per la costruzione, essa richiese lire 4,600,000. Ed il Comitato domanda un sussidio, in una quota che a me sembra poco proporzionata a quanto si potrebbe dare per una strada ferrata secondaria. Nè mi parve quindi essere il caso di presentare un apposito progetto di legge alla Camera, perchè il sussidio fosse concesso. Speriamo però che, mercè la operosità del Comitato pro-

motore, e stante il grande interesse di quella linea, si possano raccogliere maggiori fondi; sì che, quando verrà la legge delle strade ferrate secondarie, possano gli interessati presentare un progetto tale da poter essere accettato dal Governo, e sussidiato in quella misura che sarà dalla legge stabilita.

L'onorevole deputato Cencelli domanda come intendiamo provvedere sulla proposta di una strada per Viterbo. Viterbo ha un progetto di ferrovia per riunirsi a Civitavecchia da una parte e ad Orte dall'altra. Credo che si tratti di 43 chilometri circa e del costo, dicono, di 18 milioni.

Risponderò all'onorevole Cencelli nei precisi termini con cui risponderò a tutti coloro i quali si faranno a domandare sussidi dal Governo per le strade ferrate d'interesse locale, che presenterò una legge generale a questo scopo, una legge, come già diceva, altamente reclamata da tutte le provincie italiane, una legge che è divenuta una necessità, perchè bisogna che il potere esecutivo sappia fin dove possa estendersi nella misura dei sussidi, prima di iniziare trattative con comuni e con provincie.

Rattazzi. Domando la parola.

Ministro per i lavori pubblici. Io non dirò in modo assoluto che l'aspettazione di questa legge ci debba chindere interamente la via ad assegnare qualsiasi sussidio per la costruzione di strade ferrate. Quando le strade presentassero condizioni veramente eccezionali d'urgenza e di utilità, oppure quando vi fosse una esplicita manifestazione della volontà del Parlamento, come già ho accennato per le quattro strade indicate nella legge del 1870, e si vedesse un'iniziativa locale così spicata da rendere possibile l'esecuzione di una linea mercè piccolo sussidio governativo, non sarei certamente restio di venire con proposte speciali innanzi a voi, ove dovessi per qualche ragione ritardare la presentazione al Parlamento della legge generale sulle strade ferrate secondarie.

Gli onorevoli interpellanti di ieri, non solo hanno parlato di strade ferrate in progetto, ma mi hanno chiesto ben anche delle mie intenzioni, intorno a strade che non so se altri abbiano studiate, domandandomi che cosa avrei fatto, una volta giunta la ferrovia ad Avellino, e se intendeva farla proseguire fino a Santa Venere. Confesso che neppure conosco quei luoghi...

Capone. Domando la parola.

Ministro per i lavori pubblici... e come mi tornò impreveduto che si portasse una questione di questa fatta alla Camera, così mi parrebbe cosa strana per mia parte il rispondervi senza avere promesso studi, senza conoscere le località.

Così pure l'onorevole Bonghi mi domandava che cosa intendessi fare dopo costrutta la linea da Manfredonia a Lucera, e se intendeva costruire una linea da Lucera verso Cassino, ossia una linea la quale sarà forse più lunga e dispendiosa della linea da Foggia a Napoli.

Dico francamente che la linea tra Lucera e Cassino è per me nelle stesse condizioni che quella fra Avellino e Santa Venere. Se noi ci gettiamo nel

campo delle ipotesi, nel campo delle aspirazioni, potremo con molta facilità tracciare sopra una carta topografica tutte quelle strade ferrate che più ci piacerà di veder costruite; ma io credo che chi ha l'onore di parlare per il Governo, debba in questa materia andar molto cauto, e non improvvisare dichiarazioni, nè entrare in campi ancora inesplorati per le conseguenze che soglion derivare dalle parole, che partono da questi banchi.

L'onorevole Bonghi infine non dimenticò la Commissione delle ferrovie, e, quasi che l'ordinamento di un sistema ferroviario fosse cosa di lieve conto, e di cui potessimo venire a capo in due o tre mesi, esprimeva in certo modo il dubbio che la onorevole Commissione non abbia fatto nulla, e tragga le cose, son sue parole, all'eternità.

Mi è ben gradito che l'onorevole Bonghi mi abbia offerto occasione di far testimonianza dell'operosità del presidente di quella Commissione, il quale ha occupato non pochi dei miei ufficiali, e non pochi dei miei locali per raccogliere documenti e fare studi. L'onorevole presidente mi ha promesso, ed io prendo atto solennemente di questa sua promessa, che, durante le vacanze parlamentari, egli e gli onorevoli suoi colleghi si occuperanno alacramente ad esaminare tutti questi documenti, per trarne quella luce, che ci potrà essere di grandissimo aiuto per fare un progetto delle strade ferrate secondarie. Non di meno però, siccome l'onorevole Bonghi mi esprimeva ancora il desiderio di sapere, se per fare questo progetto di strade secondarie, volessi attendere il compimento dei lavori della Commissione, rispondo che sarò ben lieto di giovarmi dei consigli e dell'esperienza di uomini così eminenti e così pratici, come sono quelli che la compongono, ma che io non credo che, trattandosi di una legge di principii, come è la legge francese, sia necessario di conoscere tutta quanta l'applicazione che possa avere, e che perciò non occorra di attendere il compimento dei lavori della Commissione, che per altro son sicuro non si faranno molto aspettare.

Lovito. Colla legge sulle ferrovie del 1870, per quelle linee secondarie le quali in essa furono contemplate, si stabiliva un sussidio da desumersi dal prodotto delle multe, a cui sarebbe tenuta la società delle Meridionali per l'inadempimento di termini fissati nelle convenzioni. Queste multe, dice l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ci uscirono di mano e le ferrovie non si possono costruire per difetto di fondi. Interpretando letteralmente la legge, onorevole ministro, è naturale che sarebbero venuti a mancare i fondi; ma io domando al mio amico l'onorevole Devincenzi, il quale è nn ministro a larghe vedute, un ministro tagliato all'inglese, il quale ha una legge da applicare nello spirito, nel concetto suo, se deve arrestarsi innanzi a queste difficoltà. Ma dato pure che il Governo, come di solito, sia stato condannato in prima istanza; che potrebbe esserlo forse anche in grado di appello, come suppone l'onorevole De Donno, che del resto non ha letto le produzioni, si dovrebbe il ministro arrestare per questo? Non potrebbe presentare nn apposito disegno di legge? Od avrebbe il...

De Donno. Domando la parola per uno schiarimento.

Lovito... Parlamento concesso a quelle località interessate per le linee il sole d'agosto?

Certamente ha voluto far due cose il Parlamento quando ha votato il sussidio desunto pure dalle multe. Ha detto: da una parte spingiamo il Governo a riscuotere le multe e dall'altra stabiliamo un fondo per la continuazione delle linee ferroviarie senza onere nuovo all'erario.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici dice: fallita la speranza degli introiti e delle multe, cadono nel nulla quelle disposizioni e le linee contemplate ricadono nella categoria generale delle ferrovie secondarie, per le quali attendete che vi presenti un progetto di legge generale. Ed anche qui non potrei accordarmi col ministro che alle linee decretate nella legge del 1870 farebbe fare con questa interpretazione un passo retrogrado.

Dirò poi una sola parola intorno ad una linea la quale, secondo me, quantunque secondaria, primeggia su tutte le altre, e questa è quella che da Candela a Ponte Santa Venere va alla fiumana d'Atella. Questa linea era parte di quella di Conza che fu soppressa, quantunque le popolazioni interessate ne vedessero quasi prossima la costruzione.

Anche qui rammento che un ministro il quale metteva troppo spesso la questione di Gabinetto, disse che la linea di Conza costava circa tre milioni e valeva più che il Gabinetto.

E l'onorevole Bonghi, con una di quelle frasi felici che fanno onore al suo ingegno, disse: io riconosco che il Gabinetto vale molto, ma non vale quanto la legge.

Tuttavolta la linea di Conza fu soppressa, e la linea di Candela a Ponte Santa Venere non fu ancora costrutta. Ecco come. Lo Stato accordò in compenso alcuni sussidi; altri ne furono imposti per legge ai comuni ed alle provincie interessate. Questi ultimi furono fedelmente votati; ma quando si è venuti, dopo il 1865, ad invitare la società delle Meridionali a costruire la linea, quella fece intendere che i calcoli del 1865 erano troppo bassi; e la linea non fu e non è costruita.

Ma se il Governo si fosse posto con amore a sollecitare la costruzione di questa linea, sarebbe stato poi tanto difficile a trovare la differenza del costo, secondo i calcoli nuovi? La Camera sa che la fiumana d'Atella rasenta appunto il superbo bosco demaniale Monticchio, ricco di legnami da costruzione e di alberi di alto fusto. Or bene, anche un sacrificio di più fatto dal Governo sulla ferrovia, non sarebbe stato a doppio compensato dal maggior valore che avrebbe acquistato Monticchio?

Nè questi, o signori, sono postumi avvertimenti; no, essi furono dati dal deputato di Potenza, da Del Zio, e da me quando si discuteva una legge sotto il titolo di *Appendice all'ordinamento forestale dello Stato*, ma furono per il Governo avvertimenti inascoltati.

Ora i fatti sono venuti a darci completamente ragione, inquantochè si è presentato lo stesso acquirente di questo bosco a fare delle condizioni di co-

struzione di questa linea al Governo, come ebbe ieri a dichiararsi l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Io ho sentito il bisogno di dirlo su questa linea queste poche parole e per conto mio o per un riguardo sentito verso l'onorevole mio amico Del Zio che, assiduo e delicato com'è nell'adempimento del mandato suo, ha delle gravi ragioni per non trovarsi in questo momento al suo posto (1).

Depretis, relatore. Vengo al reclamo o, dirò meglio, all'intimazione fatta dall'onorevole Pisanelli, il quale con altri onorevoli deputati si è lamentato perchè alcune linee contemplate dalla legge del 1870 trovansi ancora allo stato di desiderio.

Sono le linee da Giulianova a Teramo, da Lucera a Manfredonia, da Zolano a Gallipoli, da Candela a Ponte Santa Venere, e finalmente vi è il tronco Brindisi-Taranto.

Veramente, o signori, io non ho assistito alla discussione della legge del 1870; ma se i miei colleghi che l'hanno votata me lo permettono, io dirò francamente che, quando ho viste le disposizioni di quella legge che si riferivano a questi diversi tronchi, ho detto che quelle disposizioni indicavano una gran buona intenzione, ma niente di serio per la costruzione di questi tronchi.

Infatti, qual era per tre di queste linee il fondo destinato a sostenere la spesa? Qual era lo stanziamento su cui si doveva fare assegnamento? Era un credito, e litigioso. È già poco quando si fa assegnamento sopra un credito, perchè, se per avventura il debitore o non vuole o non può pagarvi, il disegno manca di base. Ma qui era anche un credito litigioso; cosicchè, per dirvi tutta l'impressione che mi ha fatta quella legge, è stata questa: trattavasi di una legge *omnibus*, e quelle linee erano messe in conto come quattro promesse e quattro speranze onde ottenere qualche voto di più.

Però, o signori, nella legge queste quattro linee sono contemplate e l'importanza di esse non si può disconoscere. E badate che le promesse fatte alle popolazioni in questa materia non si possono fare leggermente. Non può ammettersi che il Parlamento prometta alle popolazioni una linea, e poi nelle disposizioni della legge dica che la vuole eseguire se potrà esigere un credito. Le popolazioni guardano alla promessa della linea, a questo che è il loro desiderio, il loro sogno, da cui sperano benefici anche al di là del possibile e non possono immaginare che per realizzare la promessa siasi fatto assegnamento sopra una chimera. Io credo adunque che il ministro deve pensare ad eseguire la promessa.

Veniamo, adesso, o signori, alla linea di Brindisi. Il ministro ha fatto ieri

(1) L'onorevole Lovito allude alla assenza involontaria dell'onorevole Del Zio dalla Camera, in seguito alla discussione del disegno di legge del ministro Correnti: *Soppressione delle facoltà di teologia nelle Università dello Stato.*

nn ragionamento molto stringente e molto sottile. Io, quando l'ho sentito parlare, ho detto: l'onorevole ministro sarebbe anche un buonissimo avvocato, perchè ha difeso benissimo la sua risoluzione di far nulla.

Ma anche quella linea è contemplata nella legge. Si dice che non si è fatta la concessione, e che non c'è concessionario. Ma non vi è lo Stato che ne tiene luogo? La concessione non è che un modo per costruire la linea, ma in sostanza la promessa resta. Adesso Brindisi diventa un punto importantissimo, a Taranto si dovrà fare un arsenale marittimo, dunque perchè volete lasciare in sospeso la costruzione di questa linea? Bisogna pensarci.

C'è poi la linea Candela-Ponte Santa Venere; questa io veramente non so proprio perchè non si sia fatta. Mancavano forse i fondi? Mi permetta l'onorevole ministro che io ricordi che la Commissione del bilancio ha molto insistito perchè il Ministero trovasse modo di eseguire questa linea. Trattasi di un caso veramente singolarissimo. Da Candela a Ponte Santa Venere è progettata una strada rotabile nazionale, la cui spesa è valutata a 200,000 lire. Nella legge per le ferrovie del 1870 si è detto: la strada nazionale da Candela a Ponte Santa Venere non sarà fatta; si farà invece la ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere, dove trova poi le altre strade rotabili del Melfese e dei circondari vicini. E farete la ferrovia in questo modo: sarà assegnata per la costruzione di questa ferrovia la somma di lire 200,000 più lire 60,000 all'anno di sussidio; poi metterete in conto le somme che voteranno i comuni, e infine anche a questa strada è destinata una quota parte di quel capitale che si doveva incassare colle multe, capitale che è svaporato fra le dita dell'amministrazione.

Ma vediamo un po' se la strada si poteva fare coi fondi certi, posto che è mancato il fondo incerto su cui non si doveva fare un grande assegnamento.

La concessione, dice la legge, deve farsi alla società delle ferrovie meridionali, cui si concedevano i mezzi che ho indicato; ma questa società fece il suo conto; calcolò che quella linea dovesse costare lire 1,200,000; la Commissione della Camera l'aveva valutata meno; dedusse le 200,000 lire che si sarebbero pagate, e restò la spesa di un milione. Per procurarsi questo milione, essa calcolò il capitale sopra la base di una annualità del 9 1/2 per cento, e quindi 95,000 lire di annua passività per procurarsi il capitale.

Ma, dall'epoca in cui la società delle Meridionali ha fatto questi computi ad oggi, c'è una gran differenza, perchè, se allora per ottenere un milione occorreva un'annualità di 95,000 lire, adesso, colla rendita pubblica al 75, per ottenere 900,000 lire, basta l'annualità di lire 60,000. Dunque le difficoltà sono molto diminuite. Poi la società delle Meridionali fa altri calcoli; calcola che le spese di esercizio debbano essere di 5000 lire, e che il reddito arrivi a lire 1500 a chilometro. Ed anche qui, l'onorevole ministro me lo ammetterà, i computi sono esagerati.

Dunque io credo che, se il ministro ci si mette con un po' di buona volontà, è impossibile che la società delle strade ferrate meridionali non assuma, cogli oneri e coi corrispettivi che sono contemplati dalla legge, la costruzione di

questa linea, togliendo così quei circondari da una posizione insopportabile, giacchè si è tolto il fondo per la strada rotabile, perchè questo fondo si è destinato alla strada ferrata, e non si fa la strada ferrata, perchè non si vuole concludere a condizioni eque, ed intanto, quando viene la stagione invernale, vi sono degl'interi circondari che si trovano in certo modo sequestrati dal resto d'Italia.

Evidentemente io credo che a questo il ministro può e deve provvedere. E mi spiace di dover fare un'altra dichiarazione, ed è che io credo che veramente sia stata mal consigliata la determinazione di vendere troppo presto il bosco di Monticchio. (*Segni di assenso a sinistra*)

Morelli Salvatore. Fate giustizia all'onorevole Del Zio.

Depretis, relatore. Era troppo evidente che, fatta questa strada, quello stabile dovesse molto aumentare di valore. Ed è tanto vero che il suo valore è aumentato, che gli stessi acquirenti vi vengono ad offrire la costruzione di una strada ferrata a loro spese.

Io non posso aggiungere altro su questo rapporto, e mi spiace di non venire forse ad una conclusione pratica, come la desidererebbe l'onorevole Pisanelli. Ma io non posso che secondare il suo desiderio ed unirmi a lui nell'insistere perchè il ministro trovi modo di provvedere.

XI.

Il ministro dei lavori pubblici (Devincenzi) e quello delle finanze (Sella) presentano di concerto alla Camera, nella tornata del 10 gennaio 1873, un progetto di concessione della strada ferrata da Candela alla fiumana di Atella — Per esso viene accordata alla società civile di Monticchio la costruzione e l'esercizio della linea. — Ma la Giunta designata dagli Uffici non passa alla nomina del relatore, perchè da documenti ufficiali le viene data sicurtà di essere stata intimata alla società medesima la decadenza dall'acquisto di Monticchio per morosità nel pagamento del prezzo.

1°

Concessione della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Candela per Ponte Santa Venere alla fiumana di Atella (1).

Stenomi! — Coll'articolo 19, paragrafo 5 della legge 28 agosto 1870, n° 5858, che modificava le anteriori disposizioni contenute nell'articolo 6, lettera e, della legge 14 maggio 1865, relativamente alla costruzione di una ferrovia da Candela presso Melfi e la fiumana di Atella, il Governo fu autorizzato a concedere alla società delle strade ferrate Meridionali il tratto di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere coll'assegno di una sovvenzione annua di lire 60,000 e di un capitale di lire 200,000, che si sarebbe dovuto erogare nella costruzione della strada ordinaria fra gli indicati due punti, a norma della legge 27 giugno 1869, n° 5147, relativa alle strade ordinarie nelle provincie meridionali.

Appena promulgata la legge, il Governo invitava la società delle ferrovie meridionali a far proposte per la costruzione della ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere e a dichiarare se intendeva assumerne la concessione alle condizioni stabilite dall'articolo 19, paragrafo 5 della legge del 1870.

Dai calcoli istituiti dalla società delle Meridionali risultava che, in confronto del capitale necessario per la costruzione della strada e delle spese annue di esercizio, dovevasi supplire ad una costante passività annuale di lire 75,000. La società perciò dichiarava formalmente che sarebbe stata di-

(1) Vedi stampati della Camera dei deputati. Sessione 1871-72, seconda della XI Legislatura.

sposta ad assumere la costruzione o l'esercizio della strada, ove ai corrispettivi determinati dalla legge fossero aggiunte le lire 75,000 annuali che mancavano a coprire l'intera passività.

Siccome nell'ultimo alinea del paragrafo 5 dell'articolo 19, della legge del 1870, era previsto che al di più che potesse bisognare sia per le spese di costruzione, sia per quelle di esercizio, dovevano supplire i corpi morali interessati, uniti in regolare consorzio, il Governo nulla omise per promuovere la costituzione di questo consorzio, che avrebbe dovuto fornire l'eccedente passività di lire 75,000 annue. Ma, per quanti sforzi sianzi fatti, non si riuscì ad ottenere che sterili risultati, inquantochè i sussidi votati dai comuni della provincia di Potenza non raggiunsero complessivamente l'annua somma di lire 4000, e nessuna deliberazione poté ottenersi da quelli della provincia di Lecce, pure interessati nella costruzione della linea.

Pertanto il disegno concepito per la costruzione della ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere poteva considerarsi interamente fallito. Il Governo trovavasi inabilitato a provvedere, e le locali autorità dichiaravano che, nello interesse delle popolazioni, anzichè lasciare le cose nello stato d'indeterminata sospensione, avrebbero preferito la sollecita costruzione della strada ordinaria fra Candela e Ponte Santa Venere.

Nel frattempo la società civile che ha acquistato dal demanio la foresta di Monticchio presentava al Governo regolare progetto e domanda per la concessione della costruzione e dell'esercizio non solo del tratto di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere, ma anche del tratto successivo da questo punto alla fumana di Atella, per il quale tratto nello stesso articolo 19, paragrafo 5 della legge del 1870, era preveduta un'annua sovvenzione di lire 60,000; dichiarando essa società di contentarsi dei corrispettivi assegnati dalla legge per l'intera linea da Ponte Santa Venere alla fumana di Atella, cioè di un sussidio in somma capitale di lire 200,000 e di una sovvenzione annua di lire 120,000.

Siccome la società delle ferrovie meridionali, ai termini dell'articolo 38 della convenzione approvata colla legge 21 agosto 1862, n° 763, per la concessione delle ferrovie meridionali, aveva facoltà di esercitare per dieci anni il diritto di prelazione per la ferrovia di cui si tratta, e che d'altra parte col citato articolo 19, paragrafo 5 della legge 28 agosto 1870, n° 5858, l'autorizzazione al Governo di concedere il tratto da Candela a Ponte Santa Venere fu tassativa per quella società, il Governo, prima di entrare in alcun impegno colla società civile di Monticchio, volle conoscere se le vedute della società delle Meridionali per quanto concerneva il tratto da Candela a Ponte Santa Venere erano modificate e quali potevano essere le di lei intenzioni per il tratto successivo sino ad Atella.

La invitò quindi a dire se intendeva assumere essa la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Candela per Ponte Santa Venere alla fumana di Atella alle condizioni del paragrafo 5 del citato articolo 19 della legge del 1870.

La predetta società dichiarò di rinunciare alla concessione, perchè non trovava nelle condizioni anzidette un equo corrispettivo alle spese, e soggiunse non essere a meravigliarsi se la società acquisitrice della tenuta di Monticchio si contentava del corrispettivo concesso dalla legge, inquantochè essa conseguirà un grande aumento nel valore del fondo stesso dopo la costruzione della ferrovia.

Acquistatasi dal Governo piena libertà di azione nei rapporti colla società delle ferrovie meridionali, non sembrò potersi mettere in dubbio la convenienza di accordare alla società civile di Monticchio la domandata concessione, per la quale lo Stato non avrebbe incontrati altri oneri oltre quelli accordati dalla legge, e ciò tanto più che la domanda di concessione e l'esibito progetto di massima erano stati riconosciuti ammissibili in linea tecnica ed amministrativa, in seguito all'esame a cui furono sottoposti a senso dell'articolo 245 della legge organica sui lavori pubblici.

I riferenti procedettero quindi alla stipulazione di apposita convenzione per la concessione della suddetta ferrovia alla società di Monticchio, ed ora la sottopongono alla vostra approvazione.

PROGETTO DI LEGGE.

Articolo unico. È approvata la convenzione coll'annesso capitolato, stipulata nel 30 ottobre 1872 tra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici e la società civile proprietaria della tenuta già demaniale di Monticchio, rappresentata dai signori Francesco Renato Housse d'Agny amministratore delegato, e Leopoldo Fantacchiotti direttore generale della società, debitamente autorizzati, per la costruzione e per l'esercizio di una strada ferrata dalla stazione di Candela sulla ferrovia Foggia-Candela per il Ponte Santa Venere alla fiumana di Atella.

Convenzione per la costruzione e per l'esercizio di una ferrovia dalla stazione di Candela sulla linea Foggia-Candela per il Ponte Santa Venere alla fiumana di Atella.

Fra le LL. EE. i ministri delle finanze e dei lavori pubblici, commendatore Quintino Sella deputato al Parlamento nazionale, e commendatore Giuseppe Devincenzi senatore del regno, contraenti in nome dello Stato da una parte, e dall'altra la società civile acquistatrice della tenuta demaniale di Monticchio, rappresentata dai signori Francesco Renato Housse d'Agny, amministratore delegato della detta società, e Leopoldo Fantacchiotti, direttore generale della medesima, procuratori specialmente delegati per questa convenzione con atto quattro ottobre andante ricevuto dal signor Raynal e suo

compagno notai a Parigi e registrato a Roma il dodici corrente, volume diciassette, numero quindici mila settecento quindici, col pagamento di lire tre e centesimi sessanta come da ricevuta Ferro, e che si unisce al presente sotto il numero I, è stato convenuto e stipulato quanto segue:

Art. 1. È accordata alla predetta società civile acquistatrice della tenuta demaniale di Monticchio, costituitasi a Parigi, come risulta dall'annessa procura, la concessione per la costruzione e per l'esercizio di una strada ferrata che si diramerà dalla stazione ferroviaria di Candela sul tronco Foggia-Candela appartenente alla società delle strade ferrate meridionali, e proseguendo per Ponte Santa Venere, giungerà alla fiumana d'Atella; sotto l'osservanza delle clausole e condizioni infra dichiarate e di quelle contenute nel capitolato d'onori annesso al presente atto sotto il numero II.

Art. 2. Li prenommati signori d'Agny e Fantacchiotti si obbligano di eseguire e di esercitare a spese, rischio e pericolo dell'amministrazione che rappresentano la strada ferrata che forma oggetto della presente convenzione.

Art. 3. Il Governo pagherà alla società concessionaria una sovvenzione annua fissa di lire centoventi mila a senso del § 5 dell'articolo 19 della legge 28 agosto 1870, numero 5858, da corrispondersi dal giorno in cui l'intera linea di ferrovia dalla stazione di Candela alla fiumana d'Atella sarà aperta al pubblico esercizio per il servizio dei viaggiatori e delle merci.

Il pagamento di detta annua sovvenzione sarà fatto per semestre, salvo il caso di sospensione come fu previsto dall'articolo 41 dell'unito capitolato.

Art. 4. Oltre all'indicata sovvenzione annua di lire centoventi mila il Governo pagherà alla società concessionaria la somma capitale di lire duecento mila che dovevasi erogare nella esecuzione della strada nazionale da Candela a Ponte Santa Venere a norma della legge 27 giugno 1869, numero 5147, relativa alle strade ordinarie nelle provincie meridionali e che venne invertita in sussidio per la ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere, coll'articolo 19, § 5 della citata legge 28 agosto 1870.

Il pagamento delle lire duecento mila sarà fatto in quanto a lire cento mila quando risulti, da apposito certificato del commissario governativo preposto alla sorveglianza dei lavori, che abbia la società concessionaria impiegato in lavori e provviste la somma di non meno di lire seicento mila, e in quanto alle rimanenti lire cento mila dopo il collaudo finale dell'opera.

Art. 5. Per assicurare lo adempimento degli impegni contratti la società concessionaria ha depositato nella Cassa dei depositi e prestiti a titolo di deposito primordiale la somma di lire tre mila quattrocento di rendita in cartelle al portatore del debito pubblico dello Stato: che al corso odierno di Borsa supera di lire cinquanta mila come risulta dalla prodotta bolletta di ricevuta in data dell'18 ottobre corrente, numero seicento settantaquattro.

Questo deposito verrà a suo tempo imputato in quello definitivo di lire centosessanta mila che la detta società concessionaria si obbliga di eseguire nei modi e termini dichiarati nel capitolato.

Art. 6. La presente convenzione non avrà effetto se non dopo approvata per legge.

Fatta a Roma, li trenta ottobre mille ottocento settantadue.

Sottoscritti all'originale:

R. D'AGNY — FANTACCHIOTTI LEOPOLDO.

Il ministro delle finanze
Firm. Q. SELLA.

Il ministro dei lavori pubblici
Firm. G. DEVINCENZI.

Firmati: AUGUSTO VITALI, *testimonio*.
IPPOLITO DOLCE, *testimonio*
A. VERARDI, *capo sezione*

N° 1

Pardevant M. Raynal et son collègue, notaires à Paris soussignés,

A comparu:

M. Constant Fernerod, gouverneur du Crédit foncier et commercial suisse demeurant à Paris, place Vendôme, n° 10, agissant comme président du Conseil d'administration de la société civile formée sous la dénomination de Société des domaines de Monticchio, suivant acte sous signatures privées, fait à Paris le sept décembre mil huit cent soixante et onze, déposé pour minute à M. Raynal, l'un des notaires soussignés, aux termes d'un acte reçu par lui et son collègue, les sept et huit décembre mil huit cent soixante et onze.

M. Fernerod nommé à cette fonction aux termes d'une délibération du Conseil d'administration de ladite société du vingt-deux décembre mil huit cent soixante et onze, dont un extrait qui sera enregistré en même temps que ces présentes, est demeuré ci-annexé après que dessus mention de son annexe, a été faite. Et agissant en vertu d'une autre délibération de ladite société du dix août mil huit cent soixante douze, autorisant MM. d'Agny et Fantacchiotti ci-après nommés à accepter du Gouvernement italien la concession du chemin de fer dont il va être question.

Un extrait de ladite délibération non encore enregistré mais qui sera soumis à cette formalité en même temps que ces présentes, est demeuré ci-annexé.

Lequel a par ces présentes constitué pour ses mandataires:

1° M. François René Housse d'Agny, administrateur délégué de ladite société civile de Monticchio, demeurant à Paris, place Vendôme, n° 10;

2° Et M. Léopold Fantacchiotti, directeur général de la même société, demeurant à Naples, via San Liborio, n° 2;

Pour ne pouvoir agir que conjointement.

Auxquels il donne pouvoir de pour lui et en sa dite qualité obtenir et ac-

cepter du Gouvernement italien la concession du chemin de fer de Candela au domaine de Monticchio, au nom de ladite société civile des domaines de Monticchio, soit de toute société à former, pour compte de laquelle ladite société agirait.

Faire tous dépôts de cautionnements, accepter toutes charges qui seraient la conséquence de la concession, et généralement faire le nécessaire aux fins dont s'agit aux effets ci-dessus, passer et signer tous actes et procès-verbaux, élire domicile, substituer et faire tout ce qui sera nécessaire.

Dont acte

Fait et passé à Paris, au siège de la société du Crédit foncier suisse, place Vendôme, n° 10 ;

L'an mil huit cent soixante douze le quatre octobre ;

Et après lecture faite, le comparant a signé avec les notaires.

En marge est cette mention.

Enregistré à Paris, treizième bureau, le cinq octobre mil huit cent soixante douze, f. 57, v. c. 1. Reçu trois francs, soixante centimes.

Signé ANTOINE.

(Suit la teneur des annexes.)

Première annexe. Extrait du registre des délibérations du Conseil d'administration de la société civile de Monticchio, dont le siège est à Paris, place Vendôme, n° 10.

Séance du vingt deux décembre mil huit cent soixante onze, où étaient présents :

MM. de Necher, Fornerod et G. Michan, membres du Conseil.

Un membre invite le Conseil à nommer un président du Conseil d'administration pour l'année mil huit cent soixante douze.

M. Fornerod est nommé président.

Pour extrait certifié conforme, Paris le quatre octobre mil huit cent soixante douze.

Société de Monticchio, Conseil d'administration : l'administrateur délégué pour monsieur le président empêché,

Signé DE POINCTER.

Enregistré à Paris, treizième bureau, le 5 octobre mil huit cent soixante douze, f. 18, l. c. 4. Reçu trois francs soixante centimes.

Signé ANTOINE RAYNAL.

Deuxième annexe. Extrait du registre des délibérations du Conseil d'administration de la société de Monticchio, dont le siège est à Paris, place Vendôme, n° 10.

Séance du dix août mil huit cent soixante douze, où étaient présents MM. Fornerod, président d'Aigny, et C. de Poincter, administrateurs.

En ce qui concerne la concession à obtenir du Gouvernement italien du chemin de fer de Candela au domaine de Monticchio (Italie),

Le Conseil prend la délibération suivante :

Le Conseil d'administration de la société civile de Monticchio donne par le présent à M. d'Agny, administrateur délégué de ladite société, demeurant à Paris, place Vendôme, n° 10, et à M. L. Fantacchiotti, directeur général de la même société, demeurant à Naples, via San Liborio, n° 2, pour agir conjointement, tous les pouvoirs nécessaires pour obtenir et accepter du Gouvernement italien la concession du chemin de fer de Candela au domaine de Monticchio, pour décompte de la société civile du domaine de Monticchio, faire tous dépôts de cautionnement, accepter toutes charges qui seraient la conséquence de la concession, et généralement faire le nécessaire aux fins dont s'agit.

Pour extrait certifié conforme, Paris le 4 octobre mil huit cent soixante douze.

Société de Monticchio.

Le président du Conseil

Signé FOMEROD.

Ensuite est cette mention.

Enregistré à Paris, treizième bureau, le cinq octobre mil huit cent soixante douze, fol. 18, r. c. 5. Reçu trois francs soixante centimes.

Signé ANTOINE RAYNAL.

Vu pour légalisation de la signature de M. Raynal, notaire à Paris par nous juge au tribunal civil, Paris le 5 octobre 1872.

COUSIN DE PERCEVAL.

Vu pour légalisation de la signature de M. Cousin de Perceval, apposée d'autre part, Paris le 5 octobre 1872.

Par délégation du garde des sceaux, ministre de la justice,

Le ff. chef de bureau

BONNET.

Le ministre des affaires étrangères certifie véritable la signature de M. Bonnet, Paris le 5 octobre 1872.

Pour le sous-directeur, chef de la chancellerie,

Signé DUBOIS.

Vu au Consulat de S. M. le Roi d'Italie. Bon pour légalisation, Paris 5 octobre 1872.

Le consul général pour le consul.

Registrato a Roma li 12 ottobre 1872, vol. 17, n° 15,715. Ricevuto lire 3 centesimi 60.

Il ricevitore firmato FERRO.

*Regnando Sua Maestà Vittorio Emanuele II
per grazia di Dio e volontà della nazione Re d'Italia.*

Si certifica da me Pietro dottore Fracocchi, notaio pubblico di collegio, residente in Roma con studio in via delle Muratte, n° 20, che il disopra trascritto atto di procura concorda con l'originale esibitomi dal signor Carlo Viale, al quale l'ho restituito dopo averlo assoggettato alle formalità del bollo e del registro.

Dato dal mio ufficio, Roma questo dì 14 ottobre mille ottocento settantadue.

Sottoscritto all'originale Pietro Fracocchi, notaio pubblico di collegio.

N° II.

Capitolato d'oneri per la concessione della strada ferrata da Candela alla fiumana d'Atella.

TITOLO I.

Soggetto della concessione.

Art. 1. Forma soggetto della concessione la costruzione, lo esercizio fatto a tutte spese, rischio e pericolo del concessionario, di una linea di strada ferrata che si diramerà dalla stazione ferroviaria di Candela, sul tronco Foggia-Candela appartenente alla società delle ferrovie Meridionali e proseguendo per Ponte Santa Venere giungerà alla fiumana d'Atella, secondo il progetto di massima stato presentato al Ministero colla data del 1° giugno 1872 e che venne dichiarato ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, alle condizioni riportate nell'articolo 16 del presente capitolato.

Art. 2. Emanata la legge di approvazione e resa definitiva la convenzione dovrà il concessionario, dentro 15 giorni dalla partecipazione ufficiale, dare una cauzione definitiva di lire centosessanta mila imputando in essa il deposito primordiale di lire cinquanta mila che dovrà essere fatto a garanzia dell'atto di concessione.

La detta cauzione dovrà essere data in numerario, biglietti di Banca od in cartelle di rendita dello Stato al valore di Borsa.

Art. 3. Trascorso il termine prefisso per il deposito della cauzione definitiva senza che questo abbia avuto luogo, s'intenderà avere il concessionario rinunciato alla concessione, ed il medesimo per conseguenza incorrerà nella perdita del deposito preliminare.

TITOLO II.

Progetti e condizioni di esequimento.

Art. 4. Il concessionario dovrà presentare all'approvazione del Governo, in duplice esemplare, gli studi particolareggiati della linea dalla stazione di Candela alla finmiana d'Atella, entro tre mesi decorrendi dalla data della partecipazione, di cui all'articolo secondo.

Art. 5. Il progetto particolareggiato, di cui sopra, dovrà comprendere la planimetria generale della strada, in scala non minore di 1 a 2000; il profilo longitudinale corrispondente in scala non minore di 1 a 2000 per le distanze, e di 1 a 200 per le altezze; le sezioni trasversali nel numero necessario perchè si abbia una idea esatta della località; i tipi speciali delle opere di arte e dei ponti che raggiungano od oltrepassino la luce di metri 10, i tipi delle stazioni, dogli scali per le merci e degli altri edifici speciali.

Per le opere secondarie come ponti, ponticelli, aventi luce minore di 10 metri, piccoli sifoni, passaggi a livello, case cantoniere, caselli di guardia, ecc., basterà siano presentati moduli normali, secondo le varie grandezze, in base ai quali dovranno le dette opere essere eseguite.

Il progetto sarà corredato di una particolareggiata perizia e di una memoria descrittiva e spiegativa.

Art. 6. Il concessionario è tenuto a dar principio ai lavori entro un mese dalla data dell'approvazione del progetto particolareggiato e dovrà dare compiuta l'intera linea nel termine di mesi diciotto, a partire dalla data medesima.

Art. 7. Il concessionario dovrà prendere colla società delle ferrovie Meridionali, appositi concerti per l'uso comune della stazione di Candela e per l'eseguimento dei lavori che, a cure e spese del concessionario medesimo, dovranno essere fatti in essa stazione per adattarla ad un comodo e regolare servizio.

Qualora insorgessero questioni fra le parti, e che le medesime non potessero mettersi d'accordo, la risoluzione delle dette questioni sarà di competenza del Ministero dei lavori pubblici, il quale all'occorrenza provvederà di ufficio.

Art. 8. Saranno costrutte stazioni a Ponte Santa Venere, a Ponte Pietra dell'Olio e di fronte alla confluenza della finmiana d'Atella nell'Ofanto ed in quegli altri siti che saranno creduti opportuni da determinarsi dal Ministero dei lavori pubblici, sentito il concessionario.

Art. 9. La strada sarà costruita ad un solo binario dello scartamento di metri 1,445, coi raddoppiamenti che saranno riconosciuti necessari nelle stazioni per lo scambio dei convogli ed il pronto, sicuro e completo servizio dei viaggiatori e delle merci.

Art. 10. La strada ferrata al livello in cui va imposta la massicciata libera, avrà la larghezza di metri 5,50.

Quando l'altezza dei rilevati raggiunga o superi i metri 4, la larghezza suaccennata di metri 5,50 dovrà portarsi a metri 6,00, e se si adotterà la massiciata incassata, questa dovrà essere rinchiusa fra banchine, a parete interna verticale, larga metri 0,45 in sommità, e presenterà una larghezza di metri 3,60 per metri 0,50 d'altezza.

Nelle trincee con massiciata incassata fra muretti, il piano stradale, a livello del ferro, dovrà presentare una larghezza di metri 4,50 almeno, compresi i muretti stessi.

Art. 11. Al piede di ogni scarpa delle trincee si scaverà un fosso di scolo della profondità non mai minore di metri 0,25 e della larghezza, in sommità, di metri 0,75. Ove le condizioni speciali di sito lo esigessero, una capacità maggiore dovrà essere data a questi fossi di scolo.

Di fossi laterali di scolo, sarà pure provveduta la strada ferrata, ovunque essa non si elevi sopra la campagna più di metri 0,60.

Questi fossi saranno scavati e formati con pendenze regolari e con dimensioni sufficienti a dar facile scolo a tutte le acque che vi potranno confluire.

In adiacenza al ciglio della scarpa a monte delle trincee si scaverà un fosso di guardia.

Art. 12. Le scarpe dei rilevati avranno la normale inclinazione dell'uno di altezza per uno e mezzo di base. Quelle delle trincee avranno la normale inclinazione dell'uno per uno, se in terra, ed un minimo di un decimo di base per uno di altezza, se in roccia.

Ove la natura franosa della terra lo esiga, la inclinazione delle scarpate nelle trincee dovrà aumentarsi al di sopra del limite fissato.

Se la natura delle terre poste in rilevato fosse tale da non consentire la vegetazione, le scarpate dovranno essere coperte di uno strato di buona terra per la grossezza di metri 0,10 almeno, e seminate con erba medica in tutta la loro superficie.

Art. 13. Nei luoghi in cui si avrà terra sovrabbondante proveniente dagli scavi, sarà la medesima trasportata in rifiuto lateralmente, nelle località che verranno per ciò riconosciute le più opportune.

Art. 14. Rimane il concessionario obbligato a rimuovere a proprie spese tutti i ristagni d'acqua che in dipendenza della costruzione della ferrovia potessero fermarsi a danno della pubblica salute.

Art. 15. Nei siti in cui la differenza fra i livelli rispettivi della strada ferrata ed una strada ordinaria sia tale che consenta di potere, con una moderata spesa, procurare la traversata con cavalcavia o con sottovia, questo modo di attraversamento dovrà essere preferito.

In tal caso si dovrà conservare in questi passaggi la larghezza di metri 5, o di 4 alle strade provinciali e comunali, ed un minimo di metri 3 per i tratturi e strade campestri o private.

Art. 16. Le pendenze non dovranno mai superare il 20 per mille e il raggio minimo delle curve sarà della lunghezza di metri 300.

Però ambedue questi limiti non dovranno raggiungersi che nel caso di eccezionali difficoltà, per le quali si riconosca che potrebbe riuscire troppo dispendiosa la costruzione.

Sarà presentato un secondo studio per il passaggio della ferrovia presso Ponte Santa Venere sull'Ofanto, allo scopo di evitare quella troppo mal disposta giacitura del nuovo ponte rispetto al vecchio, la quale potrebbe essere d'impedimento al libero sfogo delle acque od anche occasionare degli scalcamenti nelle fondazioni del nuovo manufatto.

In pari tempo, all'intento di ridurre le pendenze delle livollette d'accesso al limite prescritto, come altresì per la sicurezza del detto ponte, dovrà rialzarsi il piano portando la piattaforma stradale alla quota di metri 233.

Al progetto definitivo da presentarsi, sarà unito un profilo longitudinale del fiume Ofanto esteso a metri 500, tanto a monte che a valle, ed un numero di sezioni trasversali sufficienti a giustificare la luce da assegnarsi al nuovo ponte, tenuto conto anche delle osservazioni che si saranno fatte sul vecchio.

Art. 17. Per la continuità delle ordinarie comunicazioni intersecate dalla strada ferrata, nei siti in cui la superficie naturale del terreno od il livello delle strade intersecate, hanno rispetto alla ferrovia una differenza di livello più o meno grande, ma non sufficiente perchè convenga praticarvi dei sottovia o dei cavalcavia, sarà concesso lo stabilimento dei passaggi a livello, i quali dovranno essere muniti di controrotaie e di barriere. Si darà accesso a questi passaggi mediante rampe d'inclinazione più o meno dolci, secondo la importanza delle strade esistenti e previ i necessari accordi con le amministrazioni interessate e la relativa autorizzazione ai termini di legge.

Le parti rialzate od abbassate di tali strade saranno coperte d'acconci materiali in conformità dei tronchi contigui delle strade medesime.

Art. 18. Tutte le opere d'arte saranno costrutte in muratura od in ferro, ovvero in parte dell'uno ed in parte dell'altro di detti materiali.

Art. 19. Le case cantoniere, sia che facciano servizio esclusivo sia che possano conciliarsi col servizio di custodia di un passaggio a livello, dovranno essere in tal numero e così collocate che la distanza fra due successive non ecceda i metri 1200.

Art. 20. La strada ferrata sarà chiusa e separata dalle proprietà limitrofe con siepi d'acacia o di spino bianco, o con muretti a secco, dell'altezza non minore di metri uno, e con steccati per tutta la sua lunghezza.

Saranno dal concessionario piantati termini divisori fra la proprietà stradale e quella limitrofa.

Art. 21. La massicciata composta di ghiaia naturale o di pietrisco, mondo di terra, della migliore qualità, avrà in base una larghezza non minore di metri 4,60, sarà alta centimetri 50 e disposta colla scarpa dell'uno per uno, quando sia libera sulla piattaforma stradale.

Art. 22. L'armamento sarà fatto sopra traversine di quercia della lunghezza di metri 2,70 o per lo meno metri 2,60, di riquadratura 0,25 per 0,12,

spaziate mediamente di metri 0,90. Le traversine alle giunzioni delle rotaie dovranno avere la sezione rettangolare di 0,20 per 0,12: quelle intermedie potranno avere la forma semicilindrica, delle dimensioni 0,25 per la base e 0,12 per la sassetta.

Art. 23. Le rotaie di ferro avranno il peso non minore di 36 chilogrammi per metro corrente.

Sarà però tollerata una deficienza, che non superi il tre per cento, restando ristrettamente al decimo della totale provvista.

Le medesime avranno la lunghezza di metri 5,40 necessaria alla posa sopra 6 traversine.

Saranno rinite fra loro col sistema delle stecche inchiodate (*enclisses*) e poggeranno all'estremità sopra piastrelle di ferro. Le stesse rotaie saranno fissate sulle traverse col mezzo di un sufficiente numero di chiodi di ferro dolce, a testa ripiegata (*crampons*) che dovranno essere di buona qualità e bene lavorati.

Art. 24. Gli sviatoi, per passaggi dall'uno all'altro binario, dovranno essere formati e stabiliti secondo i migliori sistemi adottati.

Art. 25. Le stazioni, secondo la maggiore o minore importanza loro, oltre al raddoppio dei binari coi necessari sviatoi, devono essere provvedute delle piattaforme, grue, bilancie, vasche di acqua per alimentare le caldaie e di quanto possa occorrere per il pubblico servizio delle stazioni medesime.

Tutto questo materiale sarà di buona qualità e costruito secondo i migliori modelli.

Art. 26. Le sale di aspetto saranno mobiliate con comodità e decoro sufficiente e proporzionate alla importanza delle stazioni ed alla classe delle sale medesime.

Le stazioni dovranno sempre, oltre agli altri mobili di ufficio, essere provvedute di un orologio collocato in modo ostensibile al pubblico.

Art. 27. Si dovrà dal concessionario stabilire lungo tutta la strada ferrata una linea di telegrafia elettrica, per l'esclusivo servizio della strada medesima e secondo il sistema che sarà da esso proposto ed approvato dal Ministero dei lavori pubblici.

Sulla stessa palificazione il Governo avrà facoltà di collocare ed esercitare, a tutte sue spese, altri fili per la propria corrispondenza ufficiale e per gli usi del commercio.

Art. 28. Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione dei lavori per mezzo di un commissario tecnico.

Questa sorveglianza avrà per iscopo di riconoscere per mezzo d'ispezioni del commissario stesso o di altri ufficiali d'arte da lui dipendenti, se siano, nell'interesse pubblico, adempiute le condizioni della convenzione e del capitolato d'oneri e di esigere che il concessionario non se ne discosti.

Quando sulla esecuzione di alcune opere insorgessero differenze fra il concessionario ed il commissario governativo, queste saranno deferite al Ministero dei lavori pubblici e dal medesimo decise.

Art. 29. Il concessionario, prima dell'apertura al pubblico, sia della intera linea che di un tronco di essa, dovrà avere provveduto ed avere esistente sul luogo ogni specie di materiale mobile necessario per un completo servizio della strada, così di locomotive che di carrozze, di vagoni, di carri per merci e di vagoni appositi pel trasporto dei cavalli o altro bestiame grosso o minuto.

Art. 30. Tutto questo materiale dovrà essere di buona qualità e costruito secondo i migliori modelli.

Art. 31. Le vetture di ogni classe per i viaggiatori devono essere coperte. Quelle di 1^a e di 2^a classe saranno chiuse lateralmente da invetriate, quelle di 3^a dovranno essere almeno munite lateralmente da cortine di enoio.

Si potranno stabilire vetture miste, i compartimenti delle quali avranno le condizioni delle classi alle quali appartengono.

Art. 32. Le caldaie delle locomotive saranno assoggettate alle prove di resistenza indicate dalle buone regole di arte.

Art. 33. Il numero delle locomotive e dei veicoli, non che di ogni altra specie di materiale mobile fisso di cui dovrà essere provvista la linea prima di aprirla al pubblico esercizio, dovrà stare in giusta proporzione colla estensione della linea medesima, e col probabile movimento massimo che si determinerà sopra di essa.

Nel chiedere l'apertura della linea, il concessionario dovrà indicare il numero delle locomotive e veicoli con cui intende aprirla al pubblico esercizio. Egli si assoggetterà a portarvi tutti quegli aumenti che fossero dal Ministero dei lavori pubblici riconosciuti necessari, e dovrà anche in seguito provvederle quella maggiore quantità che fosse richiesta dal crescente movimento dei viaggiatori e delle merci.

Art. 34. Le macchine ed i veicoli che in qualunque occasione venissero dai commissari del Governo riconosciuti in istato da renderne l'uso pericoloso, non potranno essere tenuti in servizio.

TITOLO III.

Stipulazioni diverse.

Art. 35. La concessione è fatta per 99 anni, a decorrere dalla data della legge di approvazione della concessione medesima.

Art. 36. Il Governo si riserva il diritto di fare a qualsivoglia epoca il riscatto della ferrovia, previo diffidamento di un anno da darsi al concessionario.

Se il riscatto avrà luogo dopo 5 o più anni dal giorno in cui la ferrovia sarà stata aperta al permanente esercizio sopra tutta la sua lunghezza, le condizioni del riscatto saranno quelle stabilite nei paragrafi 2 e 3 dell'articolo 284 della legge organica sulle opere pubbliche.

Se il riscatto avrà luogo prima del suindicato termine, il Governo rimborserà al concessionario le spese che esso giustificherà di aver fatto per la costru-

zione della ferrovia e per gli oggetti mobili e le provviste indicate dall'articolo 249 della succitata legge organica delle opere pubbliche.

Art. 37. Una metà della cauzione indicata all'articolo 2 verrà restituita al concessionario, quando egli giustificherà di avere eseguito tanti lavori per un ammontare doppio delle somme a restituirsì; l'altra metà quando, dopo ultimati i lavori, sarà eseguito il collaudo definitivo dalla vigente legge prescritto.

Art. 38. I monumenti d'arte che potranno essere scoperti nella esecuzione dei diversi lavori della ferrovia, non dovranno essere menomamente danneggiati. Il concessionario dovrà darne avviso al Governo per mezzo del prefetto della provincia, il quale provvederà sollecitamente per la loro conservazione.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, oggetti d'arte, frammenti archeologici e per tutti gli oggetti antichi in generale, si osserveranno le leggi ed i regolamenti in vigore.

Art. 39. Compiuta la linea, il Governo ne farà eseguire il collaudo, nel modo prescritto all'articolo 258 della vigente legge sui lavori pubblici, ed il concessionario adempierà per parte sua a quanto è prescritto dal successivo articolo 259.

Dovrà inoltre far redigere e presentare al Ministero un esatto piano ed i profili longitudinali e trasversali della ferrovia eseguita, osservando in tale redazione le norme generali che dal Ministero verranno stabilite.

Art. 40. Le spese per la sorveglianza e per il collaudo dei lavori, del pari che per il controllo dell'esercizio, saranno sostenute dal concessionario mediante il versamento annuo nel pubblico Tesoro della somma di lire sessanta per ciascun chilometro di strada in costruzione od in esercizio.

Art. 41. Qualora, in conseguenza di avvenimento qualunque o per causa di forza maggiore, l'esercizio di un tratto qualsiasi della strada ferrata avesse a ritrovarsi interrotto e questa interruzione per negligenza del concessionario venisse a protrarsi più di quanto sarebbe necessario per porvi riparo, sarà proporzionalmente sospeso il pagamento della sovvenzione annua attribuita dal paragrafo 5 dell'articolo 19 della legge 28 agosto 1870, n° 5858.

Art. 42. Il servizio di ferrovia per i viaggiatori e per le merci sarà fatto col numero dei treni e cogli orari che, sentito il concessionario nelle sue proposte, verranno dal Ministero determinati. Questi treni però non potranno essere in nessun caso meno di due in giornata e ciascuno per andata e ritorno.

Art. 43. Per i trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci sulla linea predetta saranno applicate le stesse tariffe che ora sono in vigore sulle ferrovie meridionali, salvo le modificazioni che per posteriori provvedimenti potranno venire adottate per la rete meridionale e che il concessionario si obbliga di accettare. Altrettanto dicasi per i diritti a percepirsi per spese accessorie, come quelle di caricamento, scaricamento, deposito e magazzino.

Art. 44. Il servizio di posta per tutte le lettere e per i dispacci del Governo

sarà fatto gratuitamente dal concessionario, sotto l'osservanza delle norme stabilito all'hopo nel capitolato vigente colla società delle strade ferrate meridionali.

Art. 45. I pabblioi funzionari incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie del regno e di controllare la gestione dei concessionari delle ferrovie medesime, verranno trasportati gratuitamente del pari che i loro bagagli.

A tale effetto il concessionario riceverà dal Ministero dei lavori pubblici apposita richiesta dei biglietti di libera circolazione permanente o temporanea su tutte o su alcune delle linee concesse, o del biglietto per una determinata corsa, nella quale richiesta sarà indicata la classe della vettura di cui il funzionario potrà valersi.

Art. 46. Nel caso di riscatto previsto all'articolo 36 del presente capitolato, come pure quando il Governo prendesse possesso della ferrovia soltanto alla scadenza della concessione, dovrà la strada essere consegnata in buono stato di manutenzione, colle sue dipendenze, attinenze, stazioni, tettoie, uffici di percezione, case cantoniere e di guardia ed ogni altro edificio non meno che i meccanismi fissi, ed in generale tutti gli oggetti immobili, non aventi per destinazione speciale od immediata la manutenzione della strada ed il servizio di trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Art. 47. Se durante gli ultimi cinque anni precedenti la scadenza o in caso di riscatto durante l'anno di diffidamento che dovrà precedere il detto riscatto, il concessionario non si porrà in grado di soddisfare esattamente al disposto del precedente articolo, il Governo sarà in diritto di sequestrare il prodotto della strada e valersene per fare eseguire d'ufficio i lavori che rimanessero imperfetti.

Art. 48. I mobili delle stazioni, ed in generale tutti gli oggetti non caduti in proprietà del Governo in virtù dell'articolo 49, verranno rilevati dal Governo, purchè riconosciuti servibili all'esercizio ed alla manutenzione della strada, a prezzo di stima e pagati nei tre mesi successivi alla consegna.

Art. 49. Se nel periodo fissato all'articolo 6 il concessionario non avesse dato esecuzione alle contratte obbligazioni, senza aver fatto constare d'impedimento di forza maggiore, ed avere ottenuta una proroga per l'adempimento delle medesime, s'intenderà di pieno diritto decaduto dalla concessione, senza che occorra alcuna costituzione in mora od alcun provvedimento della autorità giudiziaria, e si applicheranno le disposizioni della vigente legge sui lavori pubblici.

Art. 50. Il concessionario non potrà reclamare per il fatto di modificazioni che potessero essere introdotte nei diritti di pedaggio o nello tariffe doganali o di strade ferrate attualmente in vigore o che potessero stabilirsi in seguito.

Art. 51. Nei casi in cui fosse ordinato od autorizzata dal Governo la costruzione di strade nazionali, provinciali o comunali, o di canali e condotti d'acqua per qualunque uso, che dovessero attraversare la strada ferrata, che fa oggetto del presente capitolato, il concessionario non potrà mettere ostacolo a tali attraversamenti.

Saranno però prese tutte le disposizioni necessarie perchè non ne risulti

alcun impedimento alla costruzione ed all'esercizio della strada ferrata, nè alcun danno o spesa al concessionario stesso.

Art. 52. Venendo costituita una società anonima non potranno essere ammessi sequestri a favore di terzi negli averi della società stessa, sul suo capitale, interessi e dividendi delle azioni costituenti il fondo sociale. Gli eredi perciò o i creditori degli azionisti non potranno, sotto alcun pretesto, provocare l'apposizione dei sigilli sopra i beni e gli averi della società, nè prendere ingerenza alcuna nella sua amministrazione.

Dovranno anzi, per l'esercizio dei loro diritti, riferirsi agli inventari sociali ed alle deliberazioni dell'assemblea generale.

Art. 53. Nel personale non tecnico assunto dal concessionario al suo servizio, dovranno impiegarsi per un terzo almeno impiegati governativi addetti alle costruzioni o ad altri servizi dello Stato e per un altro terzo militari congedati e volontari, purchè aventi i requisiti di età e di idoneità richiesti.

Art. 54. Tutte le contestazioni che potessero sorgere tra il Governo ed il concessionario, in ordine allo esequimento della presente concessione, saranno definite nei modi e nelle vie prescritte dalle leggi generali del regno.

Art. 55. Ogni qualvolta, a termini di questo capitolato, intervenga una deliberazione o decisione del Ministero, l'adempimento da parte del concessionario implicherà l'accettazione delle imposte condizioni o della data decisione, ed escluderà ogni diritto del concessionario medesimo a ripetere indennità o compenso dal Governo per titoli derivanti dalle intervenute deliberazioni o decisioni.

Art. 56. Per gli effetti della presente convenzione le parti eleggono il domicilio legale, cioè LL. EE. i signori ministri nella sede dei loro rispettivi dicasteri e la società prenominata in questa capitale e più precisamente nella persona del suddodato signor Fantacchiotti, direttore generale della società stessa, nella casa di sua abitazione, via Laurina, n° 6, piano primo.

Art. 57. Il concessionario è obbligato alla esatta osservanza di tutte le disposizioni generali stabilite nella vigente legge sui lavori pubblici, dei regolamenti emanati in esecuzione della medesima, delle prescrizioni delle leggi e dei regolamenti che potranno in seguito venir promulgati, e delle disposizioni speciali contenute in questo capitolato.

Sottoscritti all'originale:

Firmati: R. D'AGONY — FANTACCHIOTTI.

Il ministro delle finanze

Firmato: Q. SELLA.

Il ministro dei lavori pubblici

Firmato: DEVINCENZI.

Firmati: AUGUSTO VITALI, *testimonio*.

IPPOLITO DOLCE, *testimonio*.

A. VERARDI, *capo-sezione*.

Per copia conforme all'originale ad uso amministrativo:

Roma, 19 novembre 1872.

A. VERARDI, *capo-sezione*.

Spiegazioni richieste al Governo.

Questo disegno di legge, che era stato presentato dai ministri nel 10 gennaio 1873, restò molto tempo all'ordine del giorno del Comitato della Camera, senza che alcuno ne chiedesse l'urgenza. Un tal fatto era conseguenza delle notizie che la stampa parigina diffondeva nell'istesso mese di gennaio, a carico del *Credito fondiario svizzero* dichiarato sotto processo.

Sostituiti gli Uffici al Comitato, venne alla fine discusso il progetto nei giorni 13, 15, 21 e 24 maggio 1873.

Furono eletti a commissari gli onorevoli: 1) *Fanelli*; 2) *Lovito*; 3) *Di San Marzano*; 4) *Ungaro*; 5) *Lomonaco*; 6) *Morini*; 7) *Monti Coriolano*; 8) *Del Zio*, e 9) *Del Giudice* Giacomo.

Ebbero tutti l'incarico di approvare la legge, e solo fu vivamente raccomandato di assumere informazioni esatte sulla consistenza della società di Monticchio.

Diffatti, riunitasi la Giunta nel giorno seguente, 25 maggio, nominò alla Presidenza l'onorevole Morini, e, dopo animato dibattimento, si deliberò all'unanimità di chiedere al Governo le spiegazioni che si leggono qui appresso.

Documenti ufficiali.

**Lettera del presidente della Giunta all'onorevole commendatore deputato
Blancheri, presidente della Camera dei deputati.**

Roma, 25 maggio 1873.

Eccellentissimo signor presidente,

Costa alla Giunta sul progetto di concessione ed esercizio di una strada ferrata da Candela per Ponte Santa Venero alla funmana di Atella, che la solidità della società, con la quale si contratterebbe, sia molto compromessa. Questo stato di cose, accennato dalla voce pubblica e dalla stampa estera e nazionale, è messo in evidenza da un atto giudiziario presentato alla Giunta da uno dei suoi membri, dal quale risulta l'inadempimento da parte della società alla scadenza dei pagamenti del bosco di Monticchio.

La Giunta quindi, in via preliminare, prega l'E. V. a voler fare richiesta al Ministero dei seguenti documenti:

1° Stato delle controversie pendenti tra il demanio e la società acquiretrice del bosco di Monticchio;

2° Rinunzia della società delle Meridionali alla costruzione del tronco ferroviario in esame;

3° Informazioni ed elementi di prova della solidità e serietà della società suddetta;

4° Piano del progetto di ferrovia.

Con sensi di perfetta osservanza, dell'E. V.,

Devotissimi:

MORINI MICHELE, *deputato, presidente della Giunta;*

DEL GIUDICE GIACOMO, *deputato, segretario.*

Risposte del Governo.

1° RISPOSTA

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione speciale delle strade ferrate

N° $\frac{13,227}{1472}$, ufficio II.

Roma, addì 4 giugno 1873.

Ricevuta la lettera di codesta Presidenza del 25 caduto maggio, n° 960, questo Ministero si è affrettato a chiedere, con lettera del successivo giorno, le opportune informazioni sopra gli oggetti contemplati coi numeri 1 e 3 di quella richiesta ai due Ministeri di finanza e di agricoltura e commercio, per ragione di competenza nella parte che rispettivamente li riguardava.

In data d'oggi medesimo verrà sollecitata la risposta di quelle amministrazioni, per farne poi conoscere il contenuto a codesto ufficio.

Intanto, per non ritardare l'evasione delle richieste contenute ai numeri 2 e 4 della suddetta lettera 25 maggio, negli oggetti che propriamente riguardano la competenza di questa amministrazione, si trasmettono colla presente la copia della rinunzia fatta dalla società delle ferrovie meridionali alla concessione della ferrovia da Candela alla finmana di Atella, con lettera 1° agosto 1872, nonchè il piano del progetto di detta ferrovia (1).

*Alla onorevole Presidenza
della Camera dei deputati — Roma.*

*Per il ministro
A. VITALE.*

(1) Questi documenti, depositati nella segreteria della Camera, furono esaminati dai vari membri della Giunta.

La rinunzia era intera e semplice nel suo enunciato. Faceva però contrasto singolare col seguente paragrafo, introdotto ingenuamente dall'onorevole Devincenzi nell'introduzione alla sua legge: (Vedi avanti a pag. 18) di questa Raccolta.)

• La società delle Meridionali dichiarò di rinunziare alla concessione, perchè

2^a RISPOSTA

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione speciale delle strade ferrate

N° 13,546
1515, ufficio II.Risposta alla nota
progetto di legge n° 168.
Informazioni.

Roma, addì 8 giugno 1873.

Facendo seguito alla lettera di questo Ministero del 4 corrente, n° $\frac{13,227}{1472}$, si trasmette copia della lettera 6 corrente del Ministero delle finanze sopra informazioni relative ad alcuno dei quesiti proposti colla nota di codesta onorevole Presidenza del 25 caduto maggio, n° 960.

Non si lascerà di trasmettere anche le informazioni che potessero essere fornite dal Ministero di agricoltura e commercio, a norma delle richieste fattegli.

Per il ministro
A. VITALI.

Alla onorevole Presidenza
della Camera dei deputati — Roma.

(Ministero dei lavori pubblici — Copia di nota del Ministero delle finanze, direzione generale del demanio e delle tasse, datata da Firenze li 6 giugno 1873, n° $\frac{82,513}{14,013}$ diretta al Ministero dei lavori pubblici, direzione speciale delle strade ferrate — Roma.)

« Veruna controversia è sorta nè poteva insorgere fra l'amministrazione del demanio e la società civile che si è resa acquisitrice della foresta di Monticchio.

« In fatti la vendita fu fatta il 23 gennaio 1872 dalla società anonima per la vendita dei beni demaniali, in virtù della convenzione con essa stipulata il 31 ottobre 1864, stata approvata con la legge 24 novembre stesso anno, n° 2206. Per quella convenzione gli acquirenti rispondono dei loro

non trovava nelle condizioni anzidette un equo corrispettivo alle spese, e soggiunse non essere a meravigliarsi se la società acquisitrice della tenuta di Monticchio si contentava del corrispettivo concesso dalla legge, inquantochè essa conseguirà un grande aumento nel valore del fondo stesso dopo la costruzione della ferrovia. »

Ma questo calcolo di previsione sull'aumento era appunto quello sul quale si poggiavano i deputati Incani, quando nella tornata della Camera dell'11 maggio 1871 (Vedi pag. 120 di questa Raccolta), consigliavano unanimemente gli onorevoli ministri Castagnola e Sella a non passare alla vendita del bosco, senza aver fatto prima eseguire la costruzione dei tronchi.

Il piano poi del progetto di ferrovia seguiva, nel suo profilo, i seguenti punti principali:

1. Candela — 2. Casone Bascianelli — 3. Casali dell'Olivastro — 4. Rivo della

obbligbi soltanto verso la società alienante, e questa rappresenta il prezzo delle vendite al demanio, ancora che gli acquirenti si rendano morosi; nel qual caso la società alienante, subentrata nei diritti del demanio, agisce contro gli acquirenti, a norma dell'articolo 12 della legge 21 agosto 1862, n° 793, e 18 del capitolato di vendita, promovendo un giudizio di dismissione del fondo, e la rivendita di questo a nuovi incanti, a rischio e spese del primo aggiudicatario.

« Costa al Ministero che nn tale giudizio fu appunto iniziato dalla società anonima contro la società acquisitrice del bosco di Monticchio, per essere in ritardo nel pagamento della seconda rata di prezzo, e che inoltre la società anonima ha provocato un sequestro conservativo sopra molte piante d'alberi, abbattute nel detto bosco dalla società che l'ha comperato. Ma a questi atti il demanio rimane affatto estraneo, nè intorno ad essi potrebbonsi dare maggiori notizie.

« Il sottoscritto crede però di non dover tacere che altro giudizio verte intorno al bosco di Monticchio, ma non colla società che lo ha acquistato, bensì tra il demanio e i comuni di Atella e di Rionero in Vulture, i quali pretendono avere diritti di usi civici su quella foresta. Tale giudizio, già vertito nel 1812 avanti il commissario ripartitore di quell'epoca per la divisione dei demani, non riuscì favorevole alle pretese di dotti comuni; riprodotto l'anno scorso, appena seguita la vendita di Monticchio, avanti il signor prefetto di Potenza, che pur funziona da commissario ripartitore, quel magistrato dichiarò la sua incompetenza.

« Fu quindi dai ridetti comuni iniziato di recente un giudizio avanti il tribunale di Melfi; la discussione della causa deve già essere seguita, ma non se ne conosce l'esito. Si spera però favorevole interamente al demanio.

« Se per altro il giudizio tornasse, in definitivo, favorevole in tutto o in parte ai due comuni summenzionati, ciò implicherebbe una questione di evizione di fronte alla società che ha comperato Monticchio.

« Queste sono le notizie che il sottoscritto può dare a codesto Ministero per corrispondere alla richiesta fattagliene con la nota, a margine citata.

Per copia conforme:

Il capo sezione reggente
MAZZUCHELLI.

« Per il ministro

« A. RIGANO. »

Nocera — 5. Ponte di Santa Venere (chilometri 10 e mezzo) - 6. Palo rotondo - 7. Casone di Cariello - 8. Traversata del bosco di Cariello, punto importante per operazioni di guerra. - 9. Rivo dei Foggiani nell'antico percorso della *Via Appia* (chilometri 23, colla stazione a Pietra dell'Olio sul chilometro 24) - 10. Territorio di Pietra Palomba, nei chilometri 27° e 28° sul *lotto territoriale* di Roberto Guiscardo, capo della lega normanna. La stazione di Calitri è al chilometro 30°. Questo profilo porta la data: Napoli 1° giugno 1872. Nella prima parte è sensibilmente diverso da quello, che l'estensore delle presenti memorie si ebbe dalla cortesia dell'ingegnere Grattoni, e che poi diede in dono, nella forma di semplice schizzo, all'attuale ministro di Agricoltura, industria e commercio commendatore Finati, quando trovavasi a Firenze segretario del ministro delle finanze, senatore Cambray-Digny.

3^a risposta

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione speciale delle strade ferrate

N^o $\frac{14,082}{1581}$, ufficio II.

Risposta alla nota del 2 giugno,
n^o 983. Oggetto. Informazioni
sulla società di Monticchio.

Roma, 14 giugno 1873.

Il Ministero, con lettera che si unisce in copia, ha date altre informazioni intorno alla società civile acquisitrice della foresta demaniale di Monticchio, e particolarmente sulla validità e serietà della società stessa.

Il sottoscritto si affretta di darne comunicazione alla Presidenza della Camera, con riserva di trasmetterle le altre informazioni che occorrono a complemento dei quesiti proposti colla nota 25 maggio prossimo passato, n^o 960.

Per il ministro
A. VITALI.

Alla onorevole Presidenza
della Camera dei deputati — Roma.

(Ministero dei lavori pubblici — Copia di lettera del Ministero delle finanze, direzione generale del demanio e delle tasse, diretta a questo Ministero, direzione speciale delle strade ferrate, intorno alla società civile dei demani di Monticchio, acquisitrice di tale foresta.)

« Il sottoscritto ha già dato, con nota 6 corrente, le maggiori informazioni che poteva in risposta alla nota di codesto Ministero del 26 maggio, ultimo scorso, n^o $\frac{11,660}{1405}$. E poichè da quelle informazioni risulta che l'amministrazione del demanio non ha rapporti colla società civile acquisitrice della foresta di Monticchio, il sottoscritto non saprebbe di conseguenza recare un giudizio sulla solidità e serietà della società stessa, se pur non valga a supplirvi il fatto accennato nelle dette informazioni, che si sta procedendo giudizialmente per la dimissione e rivendita in danno della società ridetta del bosco di Monticchio per morosità nel pagamento della seconda rata di prezzo.

« Con ciò si dà risposta alla nota in margine ricordata.

« Per il ministro
« A. RIGANO. »

Per copia conforme:
Il capo sessione reggente
MAZZUCHELLI.

4^a RISPONDA

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione speciale delle strade ferrate

N.° $\frac{14,536}{1625}$, n.° 2.

Roma, addì 22 giugno 1872.

Facendo seguito alla lettera di questo Ministero dell'8 corrente, n.° $\frac{13,546}{1515}$, si partecipa che il Ministero di agricoltura e commercio ha, in data 18 stante, significato non essere in grado di fornire alcuna indicazione circa la solidità e serietà della società acquisitrice del bosco demaniale di Monticchio.

Per il ministro

A. VITALI.

*Alla onorevole Presidenza
della Camera dei deputati — Roma.*

4.

Esito dell'esame della Giunta.

La Commissione scelta dalla Camera per riferire sul progetto di legge per la concessione della linea da Candela ad Atella, presa contezza delle risposte ufficiali qui sopra esposte, non si ritenne moralmente autorizzata a formulare le sue conclusioni sul disegno di legge presentato dagli onorevoli Sella e Devincenzi. Non passò per conseguenza alla nomina del relatore, e sciolse le sue riunioni.

XII.

Avvenimento del Ministero Minghetti a Roma — Lettera dell'onorevole Del Zio al nuovo ministro dei lavori pubblici S. Spaventa — Conferenza col ministro — L'onorevole *Lacava* richiama la questione dei tronchi, nella relazione del bilancio di prima previsione dei lavori pubblici per l'anno 1874 — Discussione che ne segue in Parlamento nella tornata del 20 dicembre 1873, e dichiarazione solenne dell'onorevole Depretis — Rapporto sulla situazione finanziaria del *Credito fondiario svizzero* letto a Parigi, nel 23 dicembre, dal signor Brun al Comitato generale degli obbligatarii — Sentenza del tribunale correzionale della Senna che condanna il signor Fornerod — Contraddizioni giuridiche e morali che ne risultano fra i direttori della società civile di Monticchio, svelate nei diari di Napoli — Il ministro Spaventa chiede parere al Consiglio di Stato, intorno alla rescissione del contratto stipulato con essa, e ne seguono dilazioni indefinite pei tronchi — Ultime istanze sulla urgenza della ferrovia dell'Anfido, nella tornata del 3 giugno — Conclusione: tutti i problemi della federazione dell'antico Ducato di Puglia si trovano posti, ma tutti restano senza soluzione. Di chi la colpa? E quando saranno sciolti?

La crisi latente nel Gabinetto Lanza, essendosi effettuata al seguito della legge sull'arsenale di Taranto, l'onorevole Minghetti fu incaricato di comporre un nuovo Ministero. Lo compose, astraendo dal patto di alleanza colla Sinistra, e la terza Sessione dell'undecima Legislatura fu inaugurata nel 15 novembre 1873 con programma non sostenuto da partiti e attitudini ben definite. Al posto del senatore Devincenzi essendo subentrato il nuovo ministro dei lavori pubblici, commendatore Spaventa, le pratiche per l'attuazione del tronco ferroviario Candela-Santa Venere-Atella furono subito ripigliate, ed eccone le prove, secondo che si produssero sino alle ultime tornate della Sessione suddetta.

**Lettera dell'onorevole Del Zio al ministro dei lavori pubblici
commendatore S. Spaventa.**

Di Roma, addì 24 novembre 1873.

Onorevolissimo signor ministro,

La S. V. illustrissima conosce al certo tutti i precedenti legislativi che si riferiscono agli interessi ferroviari delle popolazioni del Melfese.

Tolta ad esse, per effetto della legge del 25 agosto 1862, quella linea che per la galleria di Conza doveva congiungere la sponda tirrena all'adriatica, percorrendo le valli del Sele e dell'Ofanto, il Governo del Re volle temperare l'acerba misura con atti successivi, che sventuratamente non hanno prodotto fino ad oggi un risulamento felice.

Easi si riepilogano nelle seguenti deliberazioni parlamentarie.

1° Con l'articolo 6, lettera e, della legge 14 maggio 1865 fu stabilito: di poter concedere all'industria privata una strada ferrata da Candela fin presso a Melfi ed alla finmaia di Atella con una sovvenzione annua di lire 100,000, e far eseguire gli studi per la prolungazione di questa linea per Venosa, Gravina, Altamura e Gioia.

2° Con l'articolo 19, numero 5 della legge del 1870 la concessione fu fatta alla società delle Meridionali, che trovavasi già nell'esercizio dei tronchi da Foggia al Cervaro, dal Cervaro ad Ascoli e da Ascoli a Candela. Distinguenendosi inoltre, più particolareggiatamente, i due tronchi successivi, cioè quello da Candela a Ponte Santa Venere e da Santa Venere alla finmaia di Atella, venne fissata in lire 60,000 la sovvenzione annua del primo. Ma, siccome la Commissione che riferiva sul disegno di legge voleva provvedere simultaneamente alla sorte del primo e del secondo tronco, e provvedeva non sufficiente per entrambi il suddetto sussidio, confortò, per mezzo dell'onorevole Bonghi, il Ministero ad aumentare l'annualità di altre lire 41,000, come somma che rappresenta il canone che il Governo percepisce dalla società delle Meridionali in lire 36,000 pel tronco da Foggia al Cervaro, più altre lire 5000 risparmiata sulla quota governativa di concorso per l'esercizio della linea di Candela. E questo riporto era ed è di giustizia, perchè il Governo fa uno nn valore dipendente da tronchi che la Camera aveva serbati alle popolazioni del Melfese per compenso della soppressione della linea di Conza, e che quindi dovrebbe andare, non a beneficio dell'erario, ma a vantaggio del complemento e sviluppo della linea medesima. La società delle Meridionali con questo aumento, o almeno con l'aggiunta di un residuo di altre 15,000 lire in pro del primo tronco (come notò nella relazione dell'anno scorso l'onorevole Depretis) dichiarava che avrebbe accettata con riconoscenza la concessione.

3° Chi doveva pagare la piccola differenza residua?

I corpi morali interessati. — Easi, che pure si erano tassati pei tronchi anteriori, tuttochè in esercizio al di là dell'Ofanto, vale a dire sul terreno di

Capitanata, e non di Basilicata, vi avrebbero senza dubbio adempito, se gli onorevoli Gadda e Sella non si fossero opposti alla proposta della Giunta e dell'onorevole Bonghi. — L'opposizione ministeriale era motivata dal disegno degli onorevoli Sella e Castagnola di procedere alla vendita del bosco di Monticchio, ed era appunto questa vendita ideata la cagione che faceva recitanti i comuni. Perchè infatti tassarsi ulteriormente, quando il Governo passava a vendere una foresta di cospicuo valore, e sulla quale le popolazioni limitrofe esercitavano antichi diritti, come si è pur mostrato nelle cause insorte posteriormente fra i comuni e il demanio? Nella tornata dell'11 maggio dell'anno successivo 1871 vennero svolti questi punti di vista, e ne risultò la dichiarazione seguente dell'onorevole Sella:

« Le osservazioni fatte dagli onorevoli Del Zio e Lovito relativamente al bosco di Monticchio, cioè che si guardi un po' a quello che qui si fa per la prospettiva di una ferrovia che potrebbe mutare le condizioni di quel bosco e forse anche le condizioni di coltivabilità di quelle terre, che potrebbero diventare lavorabili quando qualche parte del bosco si atterrasse, sono ragioni abbastanza gravi che m'in lucono ad andare a rilento prima di procedere ad una alienazione. Imperocchè, se vi è la probabilità che fra breve sia fatta una ferrovia, la quale possa servire a quel bosco sotto qualsiasi punto di vista, con ciò quelle proprietà verrebbero ad acquistare un tal valore che non converrebbe certo procedere precipitosamente alla loro vendita. »

4° In contraddizione intanto a questi impegni, gli onorevoli Castagnola o Sella effettuavano la vendita del bosco, senza darsi pensiero di far precedere la costruzione della linea, accordando (col danaro dello Stato o con quello dei comuni) alla società delle Meridionali il piccolo residuo differenziale domandato. Contro questo procedere furono mosse eque lagnanze nella tornata del 31 gennaio 1872 e fatte le debite riserve.

5° L'onorevole Devincenzi, successore del ministro Gadda, credette riparare a tali inconvenienti cambiando un punto fondamentale della questione. Trasportò il beneficio della concessione dalla società delle Meridionali in quella che ha comprato il bosco di Monticchio, sebbene la Camera avesse manifestato con sensi non dubbi (nella discussione del bilancio dei lavori pubblici del 21 dicembre 1871) che il miglior partito fosse quello di mantenerla nella società che esercitava i tronchi anteriori, accordando la piccola differenza, e procedere quindi con libertà ed equità allo scioglimento delle questioni che si riferivano al bosco. L'onorevole Devincenzi (per rispetto alla cui buona volontà ed ingegno era stato ritirato, nella tornata del 21 dicembre 1871, un ordine del giorno che avrebbe provveduto nel modo logico or ora espresso) presentò nel 10 gennaio 1873 la legge di concessione del tronco in favore della società compratrice di Monticchio. Ma, mentre la Commissione incaricata di riferire preparava le sue conclusioni, si seppe ufficialmente che la nuova società non aveva soddisfatto ai suoi obblighi di pagamento verso il Governo.

Questa, onorevolissimo signor ministro (come ella ben ricorda), è, in succinto, la storia dolorosa dei precedenti parlamentari relativi alla ferrovia

dell'Aufido. Dopo tredici anni di concessioni, ripigliamenti, proposte, sospensioni e mutazioni, le speranze delle genti del Melfese sono ancora inattuato. Per un tronco non maggiore di chilometri 11 + 662, tre popolosi circondari di tre nobilissime provincie del regno sono separati, nella stazione di Candela, dalla vicendevole comunione che aprirebbe i loro traffichi su tutta la rete delle ferrovie del regno e dell'estero, e non hanno potuto esservi congiunti nemmeno con una via ordinaria, essendo stata riportata, nel capitale pel tronco ferroviario, quella somma di lire 200,000 accordata alla rotabile dall'amministrazione degli onorevoli Cadorna e Pasini sotto il Ministero Menabrea. I posteri stupiranno in pensare che una regione famosa dove si raccolgono le memorie più splendide della bassa Italia del medio evo, non abbia trovato energica difesa e protezione nè presso i capi tradizionali, nè in coloro che si ebbero dalla fortuna più che dal consenso dei popoli i simboli del suo diritto fino al 1860, e nemmeno nella santità della legge, che dal 1865 in poi ha assicurato ad essa quei poveri avanzi superstiti al naufragio della linea di Couza. Se non fosse pietà delle miserie del popolo, e se non avessi piena fede nel patriottismo ed equità della S. V. illustrissima, avrei forse ben fatto a serbare, per mia parte, un eterno silenzio su detta questione. Mi abbandonano intanto ad un ultimo tentativo, e mi auguro dalla S. V. la soddisfazione dei voti della mia patria. Non alle mie preghiere soltanto, ma ad un passato nobilissimo, la S. V. illustrissima avrà fatto giustizia, dando opera affinché si prenda dal Parlamento una risoluzione definitiva e provvida sulle questioni pendenti circa la ferrovia dell'Aufido, e per la quale certamente il di lei nome, signor ministro, si troverà associato a quello dei benefattori più illustri del mezzogiorno d'Italia.

Devotissimo ed obbligatissimo
FLORIANO DEL ZIO.

POSCRITTA. — Se la S. V. vorrà compiacersi di assegnarmi l'ora di un colloquio, io verrò subito a ritrovarla per conoscere le intenzioni del Governo, e sapere come debba regolarsi in previsione della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

2°

Risposta del ministro.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Roma, 26 novembre 1873.

Onorevole collega,

Ho ricevuto la sua lettera del 24 corrente, e mi affretto a farle sapere che conferirò assai di buon grado con lei quando le piacerà di venirmi a vedere in questo Ministero.

Devotissimo
S. SPAVENTA.

3°

Conferenza col ministro.

La conferenza avvenne nel giorno seguente.

Furono diffusamente esposte all'onorevole Spaventa tutte le ragioni accennate nella lettera testè riprodotta, coll'aggiunta di alcuni ragguagli e ricordi sulla tradizione del diritto storico d'Italia nello Stato di Melfi.

Mostrò di commuoversi alla rapida sintesi, e chiese particolarmente delle cause che fermarono il progresso nella regione appulo-lucana durante l'epoca madrilena, nonchè della condizione degli archivi e dei monumenti illustri nella città di Melfi e negli altri centri dell'antica federazione.

Sulla questione del bosco e della ferrovia dichiarò che aveva piena contezza di tutti i precedenti legislativi, e che lavorava per giungere ad una soluzione benefica pei paesi interessati. Ma non volle prendere impegni positivi, e mi lasciò in libertà d'interrogarlo nella imminente discussione del suo bilancio.

Ecco il cenno del *relatore* Lacava, che fornì l'occasione della discussione parlamentaria, qui appresso riportata.

4°

**Bilancio di prima previsione della spesa del Ministero
dei lavori pubblici per l'anno 1874.**

(Vedi il §: *Strade ferrate* a pagina 57).

« Uno dei principii più saldi di Governo, specialmente in quelli retti a forme rappresentative, è l'esatta esecuzione delle leggi. Le leggi non eseguite non solamente discreditano Governo e Parlamento, ed ingenerano nelle popolazioni la sfiducia nelle istituzioni, ma più ancora producono quel giusto malcontento e quelle disillusioni nei loro interessi che sono peggiori dell'ingiustizia.

« La Commissione per questo richiama nuovamente l'attenzione del Mini-

stero sull'esecuzione delle leggi del 14 maggio 1865, e 30 agosto 1870, affinchè il Governo da una parte compia gl'impegni da lui presi e dall'altra richiami con tutti i mezzi, che le anzidette leggi mettono a sua disposizione, le società inadempienti all'esatta osservanza ed esecuzione dei loro obblighi già da più anni contratti. Le linee ferroviarie che queste leggi comprendono sono diverse, e ci limitiamo soltanto ad enumerarle:

Da Codola a San Clemente.

Da Salerno ad Avellino.

Da Ivrea ad Aosta.

Da Cuneo per Mondovì a Bastia.

Da Bra a Carmagnola.

Da Parma alla Spezia.

Da Terni ad Avezzano per Rieti.

Da Avezzano a Ceprano.

Da Termoli a Campobasso e da Campobasso all'incontro della linea Foggia-Napoli per Benevento.

Da Aquila a Rieti.

Da Sulmona all'incontro delle linee da Popoli a Rieti.

Da Giulianova a Teramo.

Da Lucera a Manfredonia.

Da Zollino a Gallipoli.

Da Taranto a Brindisi.

Da Palermo per Marsala a Trapani e da Siracusa a Licata.

« Fra le linee da costruire, merita essere ricordata quella *da Candela Santa Venere fumana d'Atella*, che è un breve tratto sulla quale fu presentato nella tornata del 10 gennaio ultimo un progetto di legge per l'approvazione di una convenzione con cui se ne concedeva la costruzione alla società acquirente del bosco di Monticchio, il quale progetto non fu poi discusso, perchè tutti sanno che quella società non versa in buone condizioni finanziarie; e così quel tronco resta tuttavia come per molti anni passati sempre allo stato di progetto. Ed a ciò si aggiunga che con legge del 27 giugno 1864 sulla rete stradale delle provincie napoletane fu autorizzata la costruzione della strada nazionale da *Candela al ponte Santa Venere*, e neppure questa fu costruita, perchè con la legge sopra citata del 30 agosto 1870 la spesa per la detta strada nazionale fu invertita come sussidio alla costruzione della ferrovia in parola. Ed in tal modo quelle popolazioni non hanno avuto nè l'una nè l'altra. »

Interno ai tronchi ferroviari di Santa Venere e di Atella nel Melfese. Interrogazioni e risposte del deputato Del Zio e del ministro Spaventa nella discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Tornata del 20 dicembre 1873.

Presidente. L'onorevole Del Zio ha la parola.

Del Zio. Mi duole, o signori, che in questa tarda ora, nell'ultima tornata dell'anno corrente, e nelle condizioni in cui si trova la discussione io debba porre novellamente a prova la vostra benevolenza, sottoponendovi al fastidio di cose dette e ridette, e perciò di periodiche ripetizioni.

So che Melchiorre Gioia nel suo libro, *Il nuovo Galateo*, ha scritto due lunghi capitoli per dimostrare i disordini che dalla loquacità provengono nella vita privata, e so pure che il catechismo della ragion di Stato, il quale è il Galateo delle nazioni, dimostra come non siano minori nella vita pubblica. Nelle Assemblee politiche la parola vuole essere usata con sobrietà, imitare la lancia di Achille che feriva e sanava al tempo stesso, ed ogni vero oratore in qualunque partito si trovi, dovrebbe poter dire con Giulio Cesare: io venni, vidi e vinsi.

Vi confesso dunque che avrei voluto risparmiare quest'oggi a voi, e a me stesso il peso ingrato di rivenire sopra un vecchio argomento. Pure, vedendo che esso ha parlato alla mente e al cuore di due solenni Commissioni, e che le autorevoli e benigne parole di due relatori del bilancio in esame si sono rese interpreti dei gravi interessi del collegio che ho l'onore di rappresentare, io m'incoraggio a ricordarvi con somma brevità quali sieno i diritti delle popolazioni del Melfese alla ferrovia dell'Aufido. Spero che la vostra equità voglia una volta almeno condurci a risoluzioni definitive sulla questione.

Tra pochi istanti, o signori, noi tutti ci divideremo. Ognuno, per clivi, per monti, per valli diverse, farà ritorno alla terra natale. Quali parole di conforto dovrò io recare alla popolazione di Melfi e delle città sorelle? Come dovrò incoraggiare la loro fede nel sentimento di giustizia e verità che ispira il Parlamento? Quando mi domanderanno: che cosa è avvenuto delle promesse, delle raccomandazioni, dei caldoggiamanti che per tredici anni furono rivolti al Governo, come dovrò io rispondere? Voi già sapete, o signori, di che si tratta. Tre circondari di tre provincie al cuore dell'antico regno del mezzogiorno d'Italia si trovano di non essere in comunicazione tra loro, perchè mancanti, sì nella forma delle rotabili ordinarie, come in quella delle linee di ferro, di alcuni tronchi, la cui costruzione era nulladimeno assicurata in legge fin dal 1865. Sapete pure come nel 1870 la Camera provvide largamente affinché fossero eliminate alcune difficoltà nell'esecuzione della legge medesima, e così evitare ogni ulteriore ritardo. Infatti confortò il Ministero ad aumentare

l'annualità di altre lire 41,000, come somma che rappresenta il canone che il Governo percepisce dalla società delle Meridionali, in lire 36,000 pel tronco da Foggia al Cervaro, e in lire 5000 perchè risparmiate sulla quota governativa di concorso per l'esercizio della linea di Candela, risparmi che debbono andare in beneficio del compimento della linea medesima. Colla rinunzia a questo indebito incasso da parte dello Stato e coll'ultima aggiunta di 15,000 lire annue proposte dal relatore Depretis, la società delle Meridionali avrebbe accettato, e la questione a quest'ora sarebbe sciolta.

Premetto, o signori, che io, facendo questi ricordi e doglianze, non rappresento esclusivamente gl'interessi della mia città natale o del collegio, ma miro a quelli di più regioni limitrofe, coll'aiuto e concorso di tutti i deputati della provincia. Melfi è disinteressata, o nobilmente e giustamente interessata nella questione; e per provarlo vi ricorderò un unico fatto, ma semplicissimo ed incontrastabile.

Quando il ministro Jacini presentò il suo disegno di legge sulla classificazione delle strade nazionali, fu decretato doversi definire di *carattere nazionale* il tratto da Candela a Santa Venere, tratto poco maggiore di 11 chilometri. Or pensate, o signori, che qualora si fosse eseguita questa disposizione, siccome al ponte Santa Venere si trova già in esercizio la rotabile nazionale che congiunge Melfi con tutte le Puglie e con Napoli, la mia patria (qualora si fosse attuata, ripeto, la proposta del ministro Jacini, e quella somma che era stata stanziata per essa non invertita in sussidio alla costruzione del primo tronco ferroviario in parola) si sarebbe trovata alla distanza di poche ore dalla stazione di Candela, con accesso di strada carreggiabile facile ed ameno. Le utilità puramente Melfitane sarebbero state così soddisfatte.

Perchè dunque, voi mi direte, non si arresero quolle genti a questo disegno del ministro d'allora, anche assecondato da una parte della Camera?

Perchè, o signori, le città nobili ed illustri non possono abdicare al loro dovere. Melfi, che è piccola città per numero di abitanti, e che è a metà coperta dalle rovine e dai veli funebri della storia, è ancora degna di riverenza per le idee che ricorda, ancora potente per le tradizioni federali che inspira e che periodicamente e progressivamente ravviva.

Noi non ci siamo arresi all'anzidetta proposta per più ragioni. Perchè la legge del 14 marzo 1865, coll'articolo 6, lettera e, stabiliva che il prolungamento della linea dell'Anfido avrebbe dovuto essere fatto in forma ferroviaria e non di semplice ruotabilità. Perchè nel suo ulteriore andamento segnava i punti di Atella, Venosa, Gravina, Altamura e Gioia. Perchè su questo andamento medesimo la provincia di Avellino reclama un dritto di deviazione, nel senso delle linee che le bisognano. Perchè il comune di Lacedonia, nel consorzio dei corpi morali interessati, si è già tassato pei tronchi anteriori, tuttochè in esercizio al di là dell'Ofanto, vale a dire sul terreno di Capitana e non sul proprio. E finalmente perchè i diritti e i voti della città di Melfi sono i diritti e i voti di una popolazione di circa 400,000 individui, distribuiti sulle terre che circondano il Voltre e che si affratellano via via col

più folto stuolo degli abitanti centrali del mezzodi, arrivando ai tre mari pel corso dell'Aufido, del Bradano e del Sele.

Tale è stata ed è, nella ragione della storia, la missione della mia patria. Così fu sempre da me difesa, e così pure fu sostenuta dalla benevolenza e virtù degli altri deputati della provincia.

In altra età essa non esercitava solo un'influenza di pace, ma anche di guerra e di dominio.

Nell'epoca dei Catapani la lega di tutte le terre del Melfese colla metropoli di Bari riannoverò l'impero d'Oriente e fece cangiar nome alla regione; in quella dei Normanni volle l'opposto e fu atterrato il dominio che tiranneggiava dal Bosforo le repubbliche littorali d'Italia, e che non sapeva difenderle dai Saraceni. Sotto Federico II, Melfi vide nelle sue mura la dieta di Puglia; e, quando Carlo I d'Angiò stipulava alleanza col doge di Venezia, quando uomini come Acciajuoli o Sergianni riunivano in un solo disegno le forze frastagliate della terra, o quando una vasta congiura intendeva di abbattere Governi e capi divenuti oppressori, il nome di Melfi si trovava mescolato a quelli delle più grandi glorie del Mezzodi.

Oggi, non di meno, essa non più aspira a dominii. In livello di eguaglianza colle città sorelle, desidera modestamente un degno lustro di scuole, di ferrovie e di benefizi agronomici nella gara delle arti amabili che rendono all'umanità cara la vita. Per tutto il resto essa è fidente nell'avvenire.

Non posso adunque essere accusato d'insistenza indiscreta se, dopo tredici anni di inutili aspettative, torno e ritorno a rammentare alla benevolenza della Camera interessi così vitali e che non concernono, come testè diceva, una sola terra, ma il centro federale della geografia del Mezzogiorno d'Italia. Sono anzi persuaso che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, a cui rinscriono sempre care le tradizioni altissime del diritto nazionale e che tanto soffrì per esse, troverà naturali le mie istanze, e (ardirò dirlo, perchè è la verità) degna di lode la mia fermezza in esse. Io, diffatti, sostengo in questo istante la causa stessa della fede del popolo nelle nuove istituzioni.

Non sarebbe certo di splendore, non sarebbe di buon augurio pel Governo e per la Camera se ragioni così giuste e nobili come quelle che difendo si trascurassero abitualmente di volta in volta, e si lasciassero deliberatamente cadere in oblio.

Sicchè prego l'onorevole Spaventa a volermi dare gli opportuni schiarimenti sullo stato della questione, e sulle conseguenze parlamentario che ne dovrebbero, senza ulteriore indugio, derivare. Tutti ricordano come sotto il passato Ministero si sia presentato alla Camera un disegno di legge con annesso capitolato relativo alla concessione di due tronchi da Candela al ponte di Santa Venere, e da questo ad Atella. Eravi in esso una combinazione non interamente secondo i desideri di quelle popolazioni, ma che pure era un avviamento allo scioglimento di vertenze complicatissime. Con esso inoltre si volle congiungere la questione del prolungamento della ferrovia dell'Aufido con quella della vendita del bosco di Monticchio.

Vive istanze erano state fatte prima, e si fecero ancora in occasione di tal progetto per tenere distinte queste due questioni. L'onorevole Sella ministro delle finanze non mostrò, sul principio, di volersi opporre. Dichiarò anzi di doversi tener disgiunte, e procedere alla costruzione ed esercizio del primo tronco ferroviario per la ragione semplicissima ma decisiva che questo fatto, nell'ipotesi di una alienazione, avrebbe senza dubbio aumentato il valore del bosco di Monticchio. Mi permetterà la Camera di leggere le formali dichiarazioni dell'onorevole Sella, espresse nella tornata dell'11 maggio 1871, quando discutevasi l'elenco dei boschi demaniali che dovevano passare a vendita, o dichiararsi inalienabili. Ecco le sue parole:

« Le osservazioni fatte dagli onorevoli Del Zio e Lovito relativamente al bosco di Monticchio, cioè che si guardi non po' a quello che qui si fa per la prospettiva di una ferrovia che potrebbe mutare le condizioni di quel bosco, e forse anche le condizioni di coltivabilità di quelle terre che potrebbero diventare lavorabili, quando qualche parte del bosco si atterrasse, sono ragioni abbastanza gravi che mi inducono ad andare a rilento prima di procedere ad una alienazione. Imperocchè se vi è la probabilità che fra breve sia fatta una ferrovia, la quale possa servire a quel bosco sotto qualsiasi punto di vista, con ciò quelle proprietà verrebbero ad acquistare un tal valore, che non converrebbe certo procedere precipitosamente alla loro vendita. »

Che cosa avvenne, o signori, dopo questi formali impegni? Perché si opinò di vendere il bosco prima di eseguire la costruzione del tronco?

Io mi spoglio d'ogni rancore, io desisto dall'acerbezza dei sentimenti che pure vorrebbero traboccare, io non intendo rivenire alla critica sui modi e forme con cui si tennero le promesse. Si stia pure, se si vuole, alla nuova combinazione presentata dall'onorevole Devincenzi. Ebbene, credete voi, signori, che fosse stata concetta in ragione, con base solida e nata vitale? Disingannatevi.

La Giunta nominata dalla Camera per riferire non si poté pronunziare, perchè, mentre studiava, mentre esaminava, venne ufficialmente constatato che la società acquisitrice del bosco non si trovava in condizione di poter mantenere i propri impegni. Vi confesso che in seno alla Giunta io non mi era spogliato delle riserve che anteriormente aveva fatte, ho anzi assistito alle riunioni colla coscienza dell'uomo pubblico e coll'animo ardente d'amore per la mia patria, e, sebbene sapessi che molte ricerche nei pubblici archivi e cause nei tribunali erano già state iniziate o fatte dai comuni interessati nelle sorti del bosco, pure seguiti spassionatamente il corso dei dibattimenti dei commissari per vedere se fosse stato possibile convenire nelle intenzioni del Governo. Ma l'arrendevolezza o il buon volere fu vano.

Come testè diceva, la Giunta dovette convincersi che la società concessionaria dei tronchi, a cui volle il passato Ministero vendere il bosco, aveva mancato all'obbligo dei pagamenti verso lo Stato.

In conseguenza, o signori, nè le leggi del 1865 e 1870 sono eseguite, nè i tronchi che sviluppano la ferrovia dell'Auldo sono costruiti, nè il bosco può

dirsi venduto o ancora inalienabile, nè la società può dirsi solida o campata in aria. Siamo in un mare d'incertezze, e sempre con ritardi che danneggiano le popolazioni.

Visto ciò, debbo rivolgere all'onorevole Spaventa l'ultimato di positive domande. Intendete voi, signor ministro dei lavori pubblici, di provvedere efficacemente, più efficacemente di prima, alla esecuzione delle leggi? Intendete voi di soddisfare i voti di quelle popolazioni che perdettero già una linea anteriormente dalla Camera decretata, e che chiedono salvati almeno gli avanzi del gran naufragio? Intendete voi di tenere collegata la questione dei due tronchi di Santa Venere e di Atella coll'altra della vendita del bosco, o le volete invece definitivamente disgiungere? Se l'ultima convenzione deve cadere, come provvederete subito ai bisogni delle contrade e genti che da tanto tempo reclamano?

Ecco le domande e le preghiere che io vi rivolgo, onorevole Spaventa. Nostro speranza che dalle risposte non debba ricavarne il dispiacere di riedere fra poco in mezzo ai miei concittadini e confessar loro che, dopo di avere patrocinato in Parlamento e davanti tanti ministri, al Giovanola, al Menabrea, al Cadorna, al Pasini, al Sella, al Gadda, al Devincenzi ed altri una causa sì giusta, sì legittima, sì urgente qual è la loro, debba pur vedermi ridotto all'estremo di nuovi dubbi o nuovi disinganni. No, questo non è possibile, signori, o saranno condotti i popoli a propositi che è bene tacere e scongiurare.

Ministro per i lavori pubblici. La Camera ricorderà che colla legge 28 agosto 1870 fu data facoltà al Governo del Re di concedere alla società delle Meridionali il tronco di ferrovia da Candela a ponte Santa Venere e da quest'ultima località alla fiumana di Atella, con una sovvenzione annua di lire 120,000 e un sussidio per una volta di 200,000 lire.

La società delle Meridionali, per la quale solo il Parlamento aveva dato al Governo facoltà di fare questa concessione, non volle saperne.

Così l'autorizzazione data rimase senza frutto; ma finalmente l'anno passato, una società civile, la quale si è fatta acquisitrice di terre demaniali molto considerevoli nella provincia di Basilicata, le quali portano il nome di bosco di Monticchio, si offerse di assumersi questo carico e ne seguì una convenzione formale tra essa e il Ministero dei lavori pubblici.

Questa fu presentata alla Camera dal mio predecessore, se non erro, fino dal gennaio dell'anno che ora scade.

La Commissione nominata dalla Camera non credo facesse mai la sua relazione sopra questa convenzione, perchè era corsa voce che la solidità di quella società non fosse sicura.

Così rimasero le cose quando, chiusa la Sessione, il progetto di legge, col quale questa convenzione era stata presentata alla Camera, cadde come sogliono cadere tutti i progetti di legge sui quali non si sia deliberato al chiudersi di una Sessione.

Ora io non ho nessuna libertà di azione circa questa ferrovia da Candela-Ponte Santa Venere alla fiumana di Atella, se prima non interviene una

risoluzione sopra il contratto che il Governo ha stipulato colla società suaccennata. O io posso ottenere che la convenzione sia volontariamente risolta, o bisogna che assolutamente la Camera si pronunzi sopra di essa. Finchè questa non diventa esecutiva, io non ho neppure quella facoltà che mi vorrebbe dalla legge e dal patto, di procedere contro la società all'adempimento degli obblighi suoi, e, quando essa fosse dimostrata impotente ad adempierli, spingere le cose fino alla decadenza.

Lo stato delle cose adunque è che il Governo ha una convenzione sottoscritta che lo lega e gli impedisce di intavolare altre pratiche in questo affare.

Dunquo io prometto all'onorevole Del Zio una di queste due cose, cioè: o io ottengo dalla società con cui fu stipulato il contratto che questo sia volontariamente risolto, ovvero, in adempimento dell'obbligo mio, presenterò il contratto alla Camera, provocando le sue deliberazioni.

Depretis. Io mi limito ad una sola dichiarazione.

Come relatore dei precedenti bilanci, ed anche come deputato, per gli studi che ho fatto su questa questione, ho dovuto convincermi che la questione della ferrovia da Candela a Ponte Santa Venera ed alla funana di Atella implica proprio una questione della più evidente giustizia.

Quelle popolazioni sono messe in questa durissima condizione: fu per legge autorizzata la spesa necessaria per fare una strada rotabile, e la legge non si eseguisce; un'altra legge promette la strada ferrata, assegna, e bisogna credere seriamente, i fondi che devono ritenersi sufficienti, e la ferrovia non si eseguisce; si fa un contratto, e già sin dal principio io manifestai i miei dubbi sulla sua efficacia, e questo contratto adesso diventa ineseguibile.

In nome della giustizia, facciamo in modo di risolvere presto questa questione, perchè il ritardo, diciamo francamente, non è più onesto, è incompatibile.

Del Zio. Sarò brevissimo.

Innanzitutto ringrazio l'onorevole Depretis del gentile appoggio che ha voluto dare alle mie preghiere. Ringrazio pure l'onorevole Spaventa per la buona volontà che dimostra nel proporsi di affrontare e definitivamente risolvere tutte le difficoltà che concernono la ferrovia dell'Aufido e la foresta di Monticchio, come già resi grazie analoghe al suo predecessore l'onorevole Devincenzi.

Nulladimeno debbo rettificare un'asserzione che l'onorevole ministro ha inoltrato nella sua risposta. Egli ha supposto che la Giunta nominata nella passata primavera per riferire sul progetto di legge, che trasportava dalla società delle Meridionali in quella di Monticchio il diritto di costruire i due tronchi successivi della ferrovia dell'Aufido, abbia ritardato irriflessivamente e senza motivi solidi e ragionati le sue conclusioni. Ora ciò non è esatto, onorevole signor ministro. La Giunta fu inabilitata a concludere non già perchè erano corso voci o semplici sospetti sulle condizioni poco floride della società concessionaria, ma perchè dagli atti del demanio e dai documenti ufficiali del ministro delle finanze e di quello dei lavori pubblici risultava manifesto e

certo che, almeno per quel momento, non era quella società in condizione di adempiere ai propri obblighi. Fu questo uno dei motivi principali per cui la Giunta non potè formulare il suo parere sulla legge.

Ad ogni modo io vorrei che l'onorevole Spaventa non riducesse il patrocínio, che egli promette al diritto delle popolazioni del Melfese, alla sola alternativa testè categoricamente da lui fissata. Non vorrei che si limitasse a fare invito alla Camera perchè voglia pronunziarsi sul valore del contratto, accettandolo o respingendolo senza diritto e dovere alcuno di ulteriori provvedimenti.

Pensi l'onorevole Spaventa ad una terza circostanza, che potrebbe risolvere meglio l'alternativa; pensi che, quando si discuteva il bilancio dei lavori pubblici sotto il suo predecessore l'onorevole Devincenzi, e propriamente nella tornata del 21 dicembre 1871, era stato presentato un ordine del giorno firmato da deputati di tutte le frazioni della Camera, col quale s'invitava il Governo a stanziare nel bilancio la differenza residua che avrebbe contentata la società delle Meridionali per la costruzione ulteriore dei tronchi della ferrovia dell'Avùdo. Sull'invito dell'onorevole Sebastiani quell'ordine del giorno fu ritirato, ma come segno di deferenza al ministro e confidenza nell'equità della risoluzione finale delle questioni pendenti. Faccia insomma che si esca una volta, con soddisfazione della giustizia e della verità, da una situazione divenuta al certo intollerabile, situazione in cui da circa tre lustri si trovano piombate tre nobili provincie del regno, e solo per una differenza di poche migliaia di lire, il cui stanziamento in bilancio assionterrebbe la sorte di tronchi, pei quali entrerebbero in comunicazione colla intera rete ferroviaria del regno. È questo, ripeto, un alto dovere di giustizia e di umanità verso le popolazioni cui si tolse la linea di Conza. Pensi finalmente l'onorevole ministro a far cessare uno stato di cose, dal quale si deve ripetere la scomparsa dalla Camera dell'onorevole nostro collega il deputato Tozzoli. Certamente io non presumo spiegare e non vorrei imitare l'assenza abituale dell'onorevole Tozzoli, il quale del resto ci è stato ancora costretto dalla sua malferma salute, ma non vorrei che i deputati delle provincie meridionali fossero messi nella condizione di dover ritornare al loro paese, per deporre le medaglie che ebbero dalla fiducia dei loro mandanti. I soldati del diritto non debbono uscire dalla loro carriera politica col pentimento di avere amata la libertà, ma colla coscienza serena di avere servito l'Italia, e giovato alla causa dei comuni progressi.

6°

Dopo quest'ampia discussione, che lasciava sperare, senza ulteriori ritardi, un provvedimento risolutivo e benefico su tutte le questioni connesse col prolungamento della ferrovia

dell'Aufido, le Giunte municipali di Melfi e Rapolla deliberarono ad unanimità solenni azioni di grazie al ministro Spaventa, al commendatore Depretis e all'onorevole Lacava, relatore del bilancio.

Gli errori nondimeno, seminati a piene mani dalle amministrazioni anteriori nel problema, dovevano portare amarissimi frutti, come si vedrà dai documenti che seguono, abbandonando a tutte le incertezze del futuro i più sacri diritti degli abitanti del Melfese.

Infatti, tre giorni dopo la discussione avvenuta nel Parlamento italiano, vale a dire nel 23 dicembre 1873, si riuniva a Parigi il Comitato generale degli obbligatarii del *Credito fondiario svizzero*, e il signor Brun leggeva ad esso un rapporto dettagliato sulla situazione della società, e particolarmente sull'affare di Monticchio. Ma circa un mese dopo, cioè con sentenza del 26 gennaio, la settima Camera del tribunale correzionale della Senna condannava il signor Fornerod, governatore e presidente del *Credito fondiario svizzero*, e questo fatto si ripercoteva in Italia, creando numerose complicazioni a danno del Melfese.

7°

Situazione finanziaria della società del *Credito fondiario svizzero*.

CRÉDIT FONCIER SUISSE.

Comité général des obligataires 5 et 8 0/0.

Rapport lu par M. Brun à l'assemblée générale des obligataires du 23 décembre 1873, où plus de cent mille titres étaient régulièrement représentés (1).

MESSIEURS,

Voici deux mois écoulés depuis notre assemblée générale du 20 octobre dernier. Votre Comité général a désiré se présenter devant vous sans attendre le délai du 20 janvier 1874, fixé par vos résolutions. Nous avons hâte de vous rendre compte de ce que nous avons fait, et de vous consulter sur les mesures

(1) *Vedi* Le Conservateur, journal financier et politique, paraissant le lundi (Paris). Troisième année, n° 52. Lundi 29 décembre 1873.

qui sont à prendre; nous le désirons d'autant plus, qu'étant pour la plupart étrangers à la presse, nous n'avons pas voulu entrer dans une voie de polémique et de comptes-rendus partiels, qui auraient pu présenter de graves inconvénients; mais alors notre silence a laissé le champ libre à toute espèce de contradictions, et excité l'impatience de plusieurs d'entre vous, en leur laissant croire que nous ne nous occupions pas utilement des intérêts qui nous étaient confiés.

Aujourd'hui, messieurs, nous voulons vous donner toutes les explications auxquelles vous avez droit. Nous n'avons aucun secret à vous cacher, aucune vérité à vous dissimuler. Tout ce que nous avons pu apprendre, nous l'avons appris pour vous; tout ce que nous avons fait, tout ce que nous voulons faire, nous l'avons fait et nous voulons le faire pour vous; par conséquent, et dès le début, je tiens à vous dire en mon nom et au nom de tous mes collègues, que nous n'avons aucune attache à qui que ce soit en dehors de vous; que nous n'avons aucun intérêt personnel, petit ou grand, dans le Crédit foncier suisse, en dehors des obligations dont nous sommes malheureusement porteurs comme vous; et que nous sommes tout prêts à nous retirer à l'instant même si vous jugez que d'autres rempliraient mieux que nous les difficiles et absorbantes fonctions que nous avons acceptées dans le seul intérêt de vous être utiles.

Vous vous rappelez qu'au moment de l'assemblée du 20 octobre, la convocation avait été faite au nom de cinq groupes ou Comités différents, et que par vos résolutions, vous aviez indiqué que le Comité général se composerait de dix membres, choisis en nombre égal parmi les cinq Comités.

Dès le lendemain de l'assemblée, nous nous sommes constitués en appelant à nous des membres des divers Comités, mais l'un d'eux, qui représentait M. Vidal, a tenu à rester en dehors de nos réunions, et pour respecter votre décision, nous avons laissé vacantes les deux places qui lui revenaient. Les autres ont été réparties ainsi:

Pour le groupe de la *Société civile*, M. Chavoutier, l'un de ses délégués, et M. de la Fosse, secrétaire général de ladite société.

Pour le groupe de la *Probité financière*, M. Puech, son directeur, et M. Hall, un de ses adhérents.

Pour le groupe du *Conseiller*, M. Boufnais, rédacteur principal, et M. Reiner, membre du bureau de la première assemblée.

Enfin, pour le groupe de M. Brun, M. Brun lui-même et M. Masset, membre, également, du bureau de la première assemblée.

Nous avons réclamé les conseils de M.^e Cresson, avocat, de M.^e Cleriot, avoué, et de M. Dutreih, liquidateur d'une habileté reconnue, et avec lequel les circonstances nous ont mis en rapport.

Malheureusement, une certaine dissidence s'est manifestée du côté du groupe de la *Société civile*, et bien que nous ayons, à plusieurs reprises, sollicité ses directeurs de se joindre à nous et de faire cause commune, tout en respectant leur organisation particulière, il ne nous a pas été possible d'ob-

tenir, dès le commencement, une réunion complète, une adhésion pure et simple à notre marche.

Nous n'avons pu pénétrer les motifs sérieux de cette divergence.

Mais nous avons pu, comme tout le monde, en apprécier les effets qui ont été une série d'articles du *Conservateur*, qui n'étaient pas favorables à la marche du Comité général.

Nous devons toutefois reconnaître que ces messieurs ne nous ont jamais attaqué personnellement, mais cette dissidence n'en a pas moins été un fait regrettable et que nous eussions désiré éviter plus tôt. Les obligataires, surtout ceux de province, se sont trouvés embarrassés dans leurs appréciations, et il a pu en résulter pour eux des craintes qu'il aurait mieux valu leur épargner.

Enfin, cette dissidence, qui n'avait pas sa raison d'être, a cessé, et je suis heureux de vous annoncer que nous nous présentons aujourd'hui devant vous dans un état de parfait accord et comme nous aurions voulu que cela fut dès le premier jour.

Quoi qu'il en soit, nous ne devons pas nous arrêter, et, en effet, nous nous sommes présentés immédiatement au siège de la société du *Crédit foncier suisse*, où tous les documents que nous avons demandés ont été mis à notre disposition.

Après peu de jours, nous étions au courant de la situation vraie du *Crédit foncier suisse*, et ce que nous vous disions à la précédente assemblée se trouvait pleinement confirmé.

Nous apprenions, à n'en pas douter, qu'il existe un actif important dans le *Crédit foncier suisse*, et presque pas de passif, en dehors de nos propres obligations.

Mais, en même temps, nous apprenions que cet actif n'est pas liquidé, et qu'il demande des soins et du temps pour être dégagé.

Tout ce que nous vous disions le 20 octobre était donc bien exact. Il y avait lieu de courir au plus pressé, et de dégager les valeurs principales. Voici, dans ce but, comment nous avons opéré.

En fait d'actif, nous avons constaté en valeurs principales :

1° L'hôtel de Paris, *place Vendôme*, acquis en 1869 au prix de 1,610,000 francs, et encore grevé de 600,000 francs dus aux vendeurs.

2° Les droits du *Crédit foncier suisse*, dans la *raffinerie de Honfleur*, paraissant se traduire par 1100 actions libérées de la société de Boursetty, qui n'en comptait que 3000 en circulation; c'était donc le tiers de cette raffinerie qui nous appartenait.

3° Une créance de 500,000 francs et des intérêts, due par l'Etat du Valais, remboursable en cinquante ans, mais paraissant d'une grande solidité.

4° Les mûnes et papeteries du *Bianc*, non-grevées, et sur lesquelles il avait été prêté jadis 375,000 francs.

5° Des créances hypothécaires ou chirographaires considérables sur divers, pour une valeur de 3 à 4 millions de francs.

6° Enfin les droits de la société dans le *domaine de Monticchio* consistant dans :

Une créance hypothécaire de 2,250,000 francs ou environ ;

Et dans 11,320 actions de la société de Monticchio, représentant un peu plus de 11/16 de la propriété.

En fait de passif, nous avons constaté :

1° Le solde du prix de l'hôtel, place Vendôme	600,000	>
2° Un solde de 100,000 francs à payer pour la <i>raffinerie de Honfleur</i> par suite d'une création de papier, fait pour l'usage de cette société	100,000	>
3° Diverses sommes dues à l'Etat et à quelques particuliers, environ	100,000	>
4° Des charges courantes compensées en partie par les revenus de l'hôtel	mémoire	
5° Enfin une somme de 850,000 francs due à un tiers pour prix d'actions de Monticchio	850,000	>
	<u>1,650,000</u>	>

Nous avons donc un passif dû aux tiers d'environ

Augmentez cela de ce que vous voudrez pour imprévu, cela restera en définitive une charge légère pour l'actif dont nous venons de parler.

Toutefois, il y a un passif immense à acquitter. Ce passif, c'est le vôtre ; c'est celui qui résulte de vos obligations ; elles ne paraissent pas être moindres de 250,000 en circulation, dont :

En 5 0/0	147,000
Et en 3 0/0	103,000
Egal	<u>250,000</u>

Nous vous donnerons tout à l'heure le chiffre exact.

En outre, il faut tenir compte des besoins de la société de Monticchio, tant parce que nous avons à sauver notre créance de 2,250,000 francs et nos 11,320 actions, que parce que le *Crédit foncier suisse* étant donneur de crédit pour 8,000,000 envers cette société, il est indispensable que nous, exerçant les droits de notre débiteur, nous nous préoccupions des engagements qu'il a pu contracter, et de la manière dont il y a lieu de les remplir.

Enfin, à cet ensemble, viennent s'ajouter les actions en revendication contre tous ceux qui ont abusé de nous, soit qu'ils appartiennent au *Crédit foncier suisse*, soit qu'il n'en fasse pas partie, mais ce n'est pas là non plus un actif liquide et recouvrable immédiatement.

La situation générale étant reconnue telle que nous l'avions d'abord entrevue, voici maintenant ce que nous avons fait à propos de chaque affaire.

Hôtel de Paris.

Cet immeuble avait été mis en vente au mois d'août dernier sur la poursuite de l'Agra-bank, vendeuse au *Crédit foncier suisse*, et à qui 600,000

frances restaient dus sur le prix de 1,610,000 francs dont nous avons parlé plus haut. La mise à prix était alors de 1,000,000 de francs qui n'avaient pas été convertis.

Il nous a paru qu'il n'y avait pas lieu de chercher à conserver cette propriété, tant à cause du loyer énorme qu'elle impose au *Crédit foncier suisse* pour l'occupation du premier et du troisième étage, représentant ensemble 40,000 francs environ, qu'à cause de l'immobilisation de capitaux qu'elle entraîne.

Il est certain que nous aurions pu trouver à rembourser, par subrogation, les 600,000 francs dus à l'Agra-bank, et, d'ailleurs, comme il y avait des délais pour 300,000 francs, nous n'aurions eu à rembourser, par subrogation, que 300,000 francs.

Mais nous avons pensé que dans l'état présent de nos affaires il valait mieux réaliser cette propriété, éviter les frais de subrogation, les exigibilités prochaines de capitaux, diminuer l'importance du loyer, et nous défaire d'une représentation somptueuse qui n'en impose à personne, tandis qu'elle excite les esprits contre notre société.

Nous nous sommes donc bornés à demander que les poursuites fussent converties en vente volontaire, sur une mise à prix assez basse pour attirer les amateurs, et c'est pour cela que vous voyez l'hôtel affiché pour le 10 janvier, à la requête des administrateurs du *Crédit foncier suisse*, sur la mise à prix de 700,000 francs. Or, messieurs, l'hôtel représente un revenu brut de 80,000 francs. Sa superficie est très-étendue. Nous avons donc tout espoir que le prix s'élèvera notablement et dépassera la première mise à prix. Tout ce qui excèdera les 600,000 francs et intérêts dus à l'Agra-bank viendra donc aider à solder les tiers-créanciers et mettre fin aux exigibilités forcées qui entraveraient notre marche.

Tels sont les motifs qui ont déterminé notre mode d'agir, et nous pensons que vous nous approuverez.

Si, au contraire, vous pensiez qu'il y a lieu de conserver l'hôtel quand même, les fonds que vous verseriez par subrogation sur cet immeuble seraient assurément bien garantis. Mais, nous le répétons, suivant nous, ce ne serait pas sage, et il vaudrait mieux réaliser 3 ou 400,000 francs sur cette propriété que de la conserver dans les circonstances générales et particulières où nous nous trouvons.

Nous devons ajouter qu'il se présente un grand nombre d'amateurs, et que le moment à nous sommes est un des plus favorables pour cette sorte d'opérations.

Enfin, n'oubliez pas que si nous remboursons l'Agra-bank par subrogation, nous aurions à compter avec 200,000 francs de créances exigibles dus à des tiers-porteurs à Boursetty, à l'Etat et à divers, et qu'il faudrait également nous en procurer les capitaux.

Tout à l'heure nous allons vous proposer un emprunt; mais par la forme nécessaire qu'il affecte, cet emprunt ne peut et ne doit être appliqué qu'à

l'affaire de Monticchio. Il ne nous donnerait donc pas de ressources pour payer notre passif exigible de Genève ou de Paris.

Raffinerie de Honfleur.

Le *Crédit foncier suisse* avait commandité la raffinerie de Honfleur en souscrivant 1800 actions de la société en commandite de Boursetty et compagnie, dont le capital n'était que de 3000 actions.

Pour cette souscription importante qui constituait, à vrai dire, la société de Boursetty, il avait été accordé au *Crédit foncier suisse* une commission de 100,000 francs qui a été passée régulièrement aux écritures des deux sociétés.

Mais le *Crédit foncier suisse* n'avait entendu agir que comme banquier, et le gérant, M. de Boursetty, lui avait garanti le placement, par ses soins, des 1800 actions souscrites, en sorte que le *Crédit foncier suisse* ne devait avoir à faire que le premier versement du quart de 1800 actions de 500 francs, soit 225,000 francs.

Ce premier versement a été opéré, en effet, par le *Crédit foncier suisse* au moment de la souscription, en décembre 1871 et janvier 1872.

Mais M. de Boursetty n'a pu opérer le placement des 1800 actions souscrites par le *Crédit foncier suisse*, il a trouvé preneur pour 700 actions seulement, en sorte qu'il en est resté 1100 à libérer par cette administration.

Pendant le cours de 1872, la transformation de cette usine s'accomplissait; et, véritablement, elle est devenue quelque chose de magnifique. Moi-même qui vous parle, je l'ai visitée, et autant que j'ai pu en juger, c'est un instrument excellent pour une société qui aurait en mains un capital suffisant d'exploitation.

Cette transformation exigeait de grands versements, et M. de Boursetty a exigé du *Crédit foncier suisse* qu'il fournit les capitaux auxquels il était engagé. Le *Crédit foncier suisse* a en effet fourni, en des espèces, une somme de 185,000 francs, qui, jointe aux 225,000 francs versés à l'origine, a produit un total de 410,000 francs, en échange desquels il a retiré 820 actions de la raffinerie de Honfleur entièrement libérées.

Il a fait plus, il s'est prêté à un mouvement de papier de Banque dont M. de Boursetty devait faire les fonds à l'échéance et, de ce chef, le *Crédit foncier suisse* est à découvert de 100,000 francs de traites non acquittées par M. de Boursetty, et tout à l'heure je vous ai dit que les tiers-porteurs poursuivaient énergiquement. C'est là une partie notable et gênante du passif du *Crédit foncier suisse*.

Ce mouvement du papier a donné lieu, en même temps, à des comptes compliqués, à des remises d'obligations du *Foncier suisse*, à des reports, en un mot, à des opérations d'une nature difficile et délicate sur lesquelles il y avait lieu de s'entendre et même de transiger.

Telle était la situation au 20 octobre, il fallait la dégager, en apurant tous les comptes, et faisant rentrer à la caisse du *Foncier suisse* 280 actions ou

environ que nous prétendons libérées et qui complètent le chiffre de 1100 dont nous avons parlé plus haut.

Dès les premiers jours de novembre nous étions en rapport avec M. de Boursetty et nous apprenions la situation de l'affaire de Houffleur, elle était celle-ci :

La société n'avait pas placé la totalité des 3000 actions formant son capital.

Une réserve de 3000 actions avait été créée pour une émission nouvelle, attendu l'insuffisance du capital primitif. Mais cette réserve n'avait pas même été touchée, et ne présentait aucune chance de placement.

Le passif de la société, après tous les versements faits sur les actions, restait de 800,000 francs on environ, et il fallait nécessairement trouver des ressources immédiates pour l'acquitter.

Par contre, il existait à Houffleur une magnifique usine prête à marcher.

Un contrat de crédit avait été passé avec MM. Moitessier, les grands fournisseurs de sucre, et ces messieurs ne demandaient pas mieux que de le continuer et de l'augmenter.

Enfin, un projet de réorganisation de la société avait été traité avec une maison de Banque d'émission bien posée à Paris; et, si cette réorganisation avait lieu, une nouvelle société devait remplacer l'ancienne en acquérant son usine au prix de 1,500,000 francs. A ce taux, il y avait 800,000 francs à payer aux créanciers et il revenait 700,000 francs aux actionnaires. Ce qui, joint aux autres ressources de la liquidation, donnait 50 pour cent, c'est-à-dire une action pour deux.

Une assemblée générale était indiquée pour le 20 novembre, à Houffleur, à l'effet de réaliser cette transformation.

Le 19 novembre un traité était signé entre le *Crédit foncier suisse* et M. de Boursetty, qui mettait fin, par transaction, à toutes les difficultés pendantes, consacrait définitivement la commission de 100,000 francs, renvoyait à l'arbitrage de M. Magnieu, expert judiciaire, le règlement du compte de Banque, et stipulait que ce règlement s'exécuterait en actions de la société de Houffleur.

Par ce traité, M. de Boursetty s'obligeait à solder immédiatement les 100,000 francs de traites pour lesquelles nous sommes poursuivis, et le *Crédit foncier suisse* promettait d'assister à l'assemblée générale du lendemain.

Le 20 novembre, l'assemblée avait lieu, et moi-même j'y assistais, porteur de la procuration du *Crédit foncier suisse* et représentant vos intérêts.

Cette assemblée, en grande majorité, a ratifié toutes les combinaisons que je viens de vous faire connaître; a prononcé la liquidation de l'ancienne société de Boursetty et a donné au gérant deux co-liquidateurs, à savoir : un actionnaire, M. Dutreih, et moi-même comme votre représentant et le plus intéressé à savoir ce qu'on ferait de l'actif.

J'ai le regret de vous dire, messieurs, que tout cela a avorté par le fait d'une minorité d'actionnaires agissant uniquement dans des vues personnelles et coalisés par un intérêt de localité à peine avouable.

Les actionnaires de Honfleur, qui ne représentent pas plus de 250 à 300,000 francs d'actions entre eux tous, prétendent faire la loi à 2,500,000 francs d'actions divisées dans diverses mains à Paris et principalement dans les vôtres. Ils ont pensé que l'usine de Honfleur était un splendide immeuble dont ils avaient le plus grand intérêt à s'emparer pour leur compte; et, dès lors, toutes les combinaisons qui pouvaient sauver la société en la reconstituant, n'étaient plus leur affaire. Ce qu'il leur fallait, c'était la mise en faillite, puis la vente de l'usine sur saisie et à vil prix, afin de la racheter pour un morceau de pain.

Ajoutez que l'acquéreur était tout trouvé d'avance, et qu'il promettrait aux actionnaires de Honfleur, si l'on ne m'a pas trompé, le rachat de leurs actions au pair, en sacrifiant, bien entendu, les nôtres pour la totalité.

Cette minorité ainsi disposée a fait sécession dans l'assemblée même, s'est entendue avec les créanciers pour faire prononcer la faillite dès le 22 novembre, s'il était possible, et en même temps a porté plainte au criminel contre le gérant devant le tribunal de Pont-Lévéque. Grâce à cet ensemble de moyens, la minorité espère atteindre son but, mais nous espérons fermement, nous, qu'elle n'y arrivera pas.

En effet, M. de Boursetty ayant été menacé d'arrestation, à Paris, et ayant disparu, les liquidateurs n'ont pas cru devoir retarder plus longtemps les demandes de faillite pendantes à Paris; et le 9 de ce mois, la faillite a été déclarée et M. Barbou, syndio, en a pris la direction.

Mais les créanciers de Honfleur ont résisté à ce jugement des tribunaux de Paris qui consacrait la liquidation dans les mains des juges de Paris et de leurs agents; et ils ont obtenu une déclaration de faillite le 12 ou le 13 décembre au tribunal de Honfleur, et fait nommer un syndio de la localité.

Aujourd'hui, voilà deux faillites et deux syndics pour une seule société qui a son siège à Paris et son usine à Honfleur. Qui des deux l'emportera? Cela s'appelle un conflit judiciaire; et c'est à la Cour de cassation qu'il appartient de le régler.

Il est probable qu'en présence des faits, la juridiction sera maintenue aux tribunaux et syndics de Paris. S'il en est ainsi, les traités projetés pour la reconstitution de la société pourront être repris, et nous retrouverons notre valeur d'actions qui est importante, comme vous le voyez. Notre intérêt, dans cette affaire, est supérieur à 500,000 francs. Nous ferons tout au monde pour vous le conserver.

Vous voyez, par cette seule affaire, messieurs, que nos fonctions ne sont pas des sinécures. Vous allez continuer de vous en convaincre par la suite de ce compte-rendu.

Créance sur le Valais.

Je ne m'étendrai pas longtemps sur cette affaire qui est simple.

Le *Crédit foncier suisse* avait voulu fonder une Banque de l'Etat du Valais et il en avait obtenu la concession.

Un versement de 500,000 francs avait été fait par le *Crédit foncier suisse* à titre de première mise.

Par suite de différentes raisons qui sont pour nous sans intérêt, l'affaire n'a pas eu de suite et le privilège concédé a été retiré.

Le *Crédit foncier suisse* est donc créancier pur et simple de l'Etat valaisan pour les 500,000 francs par lui versés et qui produisent des intérêts à 5 pour cent.

Cette valeur est excellente, mais elle ne paraît pas exigible prochainement.

Nous passerons tout arrangement qui aura pour but on de faire rembourser cette créance ou de la diviser en titres négociables susceptibles d'être vendus ou distribués.

L'Etat du Valais fait honneur à ses engagements, et nous croyons savoir qu'il est en mesure de payer les intérêts échus.

Usines du Blanc.

Il s'agit ici d'immeubles sur lesquels le *Crédit foncier suisse* était créancier de 375,000 francs et qu'il a dû racheter pour se couvrir.

Dans un cas semblable le prix du rachat est sans importance, puisque le vrai prix ce sont les 375,000 francs premiers inscrits, et jusqu'à la limite desquels le premier créancier soutient naturellement les enchères.

Pour qu'un autre acquéreur se présente, il faut que la valeur dépasse le montant de la première hypothèque.

Nous savons donc que l'immeuble ne vaut pas plus de 375,000 francs, puisqu'il ne s'est trouvé personne au delà, mais, entre 50,000 francs et 375,000 francs il est impossible de fixer une valeur.

Cette propriété est entièrement libérée; elle est relativement d'une importance moindre, et ce qui sera fait à son égard n'influe pas notablement sur la marche de nos affaires. Nous l'avons donc laissée un peu de côté pour courir au plus important et au plus pressé.

Mais vous savez que vous avez là une bonne valeur qui sera réalisée en son temps.

Créances hypothécaires et chirographaires.

Il y aurait, sous ce titre, un long détail à vous présenter, mais chacune de ces créances est l'objet d'un examen particulier que nous n'avons pas encore terminé.

En fait de créances hypothécaires remboursables en espèces nous avons trouvé :

Une créance Charpentier	800,000	»
Une créance Raynal	340,000	»
Un autre créance sur le même	227,000	»
Une créance Talon	60,000	»
Une créance sur les ardoisières de Bavière	200,000	»
Une autre sur les ardoisières du Ludwigstadt	400,000	»
Ensemble . . .	<u>2,027,000</u>	»

Que tirerons-nous de cet ensemble de prêts? C'est là ce que je ne puis pas vous dire aujourd'hui, mais enfin nous avons des droits hypothécaires à faire valoir, nous pensons qu'il y a là un actif et que les réalisations ne doivent pas être précipitées.

Si je passe aux créances chirographaires, j'en trouve également un grand nombre; mais il n'est pas possible de me prononcer encore sur leur plus ou moins de mérite.

Je vois d'abord un lot de divers petits chiffres montant à 22,000 francs, et qui est considéré comme très-bon 22,000 »

Après quoi je trouve une créance sur la baie d'Authie, de 157,000 francs, aujourd'hui représentée par des parts de propriété 157,000 »

Une créance sur M. Caperon, de 40,342 francs 50. Je vous parlerai tout à l'heure plus au long de M. Caperon. Je ne sais pas ce que l'on doit penser exactement de sa solvabilité. La solvabilité apparente est nulle, je le sais, mais est-ce bien la vérité? 40,342 50

Une créance de Jolivald, évaluée à 50 pour cent; elle est au total de 182,500 »

Une créance sur le Crédit communal, de 221,000 »

J'ignore si elle offre quelque chance de recouvrement.

Une créance sur un sieur Nenhaus, banquier à Vienne, avec lequel il y a litige, mais qui paraît soluble. On l'évalue à environ 60,000 »

Une créance sur M. Fornerod 42,800 »

M. Fornerod se présente comme tout à fait insolvable. Le cautionnement de 50,000 francs qu'il a fourni pour obtenir sa mise en liberté a été réuni par des tiers. Une maison de campagne qu'il avait en Suisse appartient à sa femme. Je crains donc que notre créance ne soit pas bien bonne. Il faut dire aussi que cette créance, constatée par les écritures de Paris, peut être contrebalancée en partie par les écritures de Genève. Au surplus, M. Fornerod nous doit bien autre chose; et, tout à l'heure, nous allons traiter cette question à part.

Je vois, enfin, une créance importante sur M. Clément Duvernois, ancien ministre, directeur de la *Banque territoriale d'Espagne*. Elle est chiffrée pour sa valeur au 30 avril dernier, à 879,162 »

Je ne puis croire que cette créance soit absolument mauvaise. Cependant je sais que les tentatives de recouvrement faites jusqu'ici n'ont pas abouti.

Dans ce détail, je trouve une valeur total de 1,604,804 50

J'en passe un grand nombre sous silence. Mémoire

Ce que je voulais donc vous dire, c'est qu'il y a des créances considérables

à faire valoir, qui sont plus ou moins douteuses, mais qu'elles doivent être examinées de très près, et qu'il n'y a pas lieu de s'en fier aux apparences.

Chacune de ces créances doit être approfondie et menée avec un grand soin.

Je trouve finalement :

En créances hypothécaires, pour une valeur de 2,027,000 »

En créances chirographaires, pour une valeur de 1,604,800 »

Voilà donc justifié le total de 3 à 4 millions dont je vous parlais plus haut, puisque le total des deux chiffres est de 3,631,800 »

Sans compter la masse des petits chiffres que je compte seulement pour. Mémoire

Comme vous le voyez, messieurs, je pénètre avec vous dans les détails de l'affaire; et je trouve cet examen plutôt rassurant qu'inquiétant; car, enfin, il n'est pas possible que cette masse de créances, représentant des titres sérieux, de l'argent bien réellement versé, il n'est pas possible, dis-je, que tout cela se traduise par zéro.

Eh bien! messieurs, il faudrait que tout cela fût zéro pour que votre position pût vous inquiéter autant qu'elle vous inquiète; et, à cet égard, je trouve que vous tombez tous dans une grande exagération. Veuillez bien me suivre, je vous prie, avec attention.

Passif.

Le passif de la société, je vous l'ai montré plus haut, le passif dû aux tiers j'entends, ne s'élève pas à 1,000,000 de francs.

Je n'entends et ne vois rien, depuis deux mois, qui me révèle quelque côté inconnu par où nous pourrions être atteints; je reste donc, après examen très-sérieux, dans cette pensée que voici :

Notre passif est de 16 à 1,700,000 »

Mais de suite je dois en ôter une créance de Necker qui provient d'une vente d'actions de Monticchio et qui peut être satisfaite autrement que par un paiement, ci. 850,000 »

Que reste-t-il ? 850,000 »

Le gros article de ce passif, c'est le solde du prix de l'hôtel . 600,000 »

Que reste-t-il dû à des tiers . . . 250,000 »

Eh bien! nous vendons l'hôtel en ce moment pour payer cela.

Nous voici donc bien tranquilles entre nous, et personne ne peut vous mettre en faillite que vous-même.

Dès lors, je dis que vous avez tout le temps pour liquider votre position, et qu'en la conduisant sagement, vous devez l'amener à de bons résultats.

Et en effet, voilà votre passif réglé par un seul article de votre actif, le prix de vente de l'hôtel. Par conséquent, tout le reste est à vous et ne doit rien qu'à vous.

Eh bien! vous avez à vous, après le passif payé :

1° Vos droits dans le Houffleur qui, je l'espère, ne seront pas improductifs, parce que la force des choses est généralement plus forte que la mauvaise volonté des hommes;

2° Votre créance de 500,000 francs sur le Valais;

3° Vos créances hypothécaires et chirographaires qui rendront certainement un chiffre notable;

4° Vous avez bien des détails que je passe sous silence: une maison à Genève d'une valeur de 50 ou 60,000 francs; des actions des tramways de Carouge pour 8 ou 10,000 francs; des obligations et actions de diverses compagnies; des parts de propriété de la baie d'Authie. Tout cela est peu, j'en conviens, mais tout cela réuni et rentré avec du temps devant soi, fait des sommes;

5° Vous avez enfin deux articles extrêmement importants que je veux maintenant aborder.

Les revendications à faire valoir contre tous ceux qui ont abusé de vous.

Et vos droits dans l'affaire de Monticchio.

Si vous tirez des sommes importantes de ces deux affaires, et je crois que vous les tirerez, vous avez devant vous un actif tout à fait à considérer, et le cours que vous assignez à vos titres, en présence d'une situation pareille, me paraît sans proportion avec la valeur vraie qu'ils représentent.

Litiges.

Pour ne pas vous parler à la légère sur toutes ces choses, nous nous sommes transportés, deux de nous à Genève; et, en même temps, nous nous faisons renseigner sur tous les litiges intentés à Paris contre la compagnie.

A Paris nous n'avons trouvé d'autres poursuites que celles des vendeurs de l'hôtel;

Celles des porteurs d'effets Boursetty dont la faillite de Houffleur nous laisse à découvert;

Celles de l'Etat et de quelques créances peu importantes.

Le tout rentrant bien exactement dans le passif énuméré plus haut.

Nous n'avons pas vu de poursuites sérieuses de la part d'obligataires dissidents.

Des poursuites de la part d'obligataires contre nous autres obligataires comme eux, sont quelque chose de si parfaitement insensé, que je n'en puis comprendre le but.

Est-ce pour s'assurer une situation séparée et meilleure? Mais le jour où nous le voudrions, nous poursuivrions la faillite au nom de vous tous; nous en ferions réagir les effets au jour de l'arrestation de M. Fornerod, 25 juin dernier, et toutes les poursuites particulières tomberaient à l'instant même.

Est-ce pour se faire acheter leurs titres ou leur concours? Mais, messieurs, jamais nous ne penserions faire une chose pareille. Vous êtes tous égaux à nos yeux, pourquoi l'un de vous serait-il préféré aux autres? L'argent du *Crédit foncier suisse* appartient également à vous tous; et, s'il en est donné

une part plus forte à l'un qu'à l'autre, il y a manque à la justice. Soyez assuré que nous ne l'autoriserons jamais.

Est-ce pour assurer une meilleure marche à l'affaire, et amener plutôt la liquidation? Mais, messieurs, ce que je vous ai dit vous montre avec quelle dextérité cette affaire veut être menée. Comment croire que des syndics judiciaires non intéressés personnellement, conduiront tout cela aussi bien que nous-mêmes. Je connais l'habileté des syndics, mais enfin ils ont beaucoup d'affaires, leurs clercs les remplacent souvent... pour moi, la déclaration de faillite est un amoindrissement immédiat et considérable de l'actif.

Donc, messieurs, conformément au mandat que vous nous aviez donné, nous avons résisté à Paris à toutes les demandes d'obligataires qui ont pu se produire; et, jusqu'ici, les tribunaux ne les ont pas accueillies. Nous pensons qu'il en sera toujours de même.

À Genève, d'où nous arrivons il y a huit jours, nous avons trouvé plusieurs demandes de condamnations de la part de quelques obligataires, et nous avons été reçus par monsieur le président du tribunal de commerce.

Il nous a fallu voir les dissidents, nous rendre à Lausanne, à Annecy et à Chambéry. Le résultat a été l'ajournement des poursuites afin de nous permettre de mettre notre situation en état, et telle que nous voulons l'établir définitivement.

Mais ces demandes de Genève ne dépassent pas 10 ou 12,000 francs, tant en coupons qu'en lettres de gage écus.

Par conséquent, toute la masse des obligataires reste ferme autour de nous, et fidèle au programme du 20 octobre, que nous nous efforçons de réaliser.

Par conséquent, le passif est bien tel que nous vous le disons. Il est faible relativement, et la grande masse de vos obligations, a, seule, à se répartir l'actif existant.

Obligations en circulation.

Combien sommes-nous au juste de parties prenantes? C'est là ce qu'il fallait fixer d'une manière certaine.

Voici les renseignements exacts que nous nous sommes procurés, tant à Genève qu'à Paris:

FONDS 5 0/0.

Il y a eu deux émissions d'obligations de cette sorte:

La première en 1868 de 50,000

La deuxième en 1871 de 100,000

Ensemble 150,000

Sur ces titres il existe en caisse:

À Genève 3,649

À Paris 1,299

4,948

En circulation 145,052

FONDS 3 0/0.

Il n'existe qu'une seule série comprenant	140,845
Sur ces titres il existe en caisse :	
A Genève	19,638
A Paris	17,168
	36,806
En circulation	104,039
	104,039
Total de la circulation en 5 et en 3 0/0, ci	249,091

Il n'est pas sorti de titres d'obligations de la caisse sociale, pour une émission quelconque depuis le 24 juin 1873.

Tel est le relevé des comptabilités et des souches à Genève et à Paris.

Nous avons donc un total de parties prenantes de 249,000 titres, et nous n'abordons pas, quant à présent, la question de savoir si ces titres sont absolument égaux, et dans quelle proportion le cinq pour cent sera supérieur au trois pour cent. La solution de cette question n'a pas son utilité pour le présent ; elle aura toute son actualité dans la séance du 20 janvier prochain, c'est ce jour-là que nous aborderons toutes les questions de transformation et de reconstitution. Aujourd'hui nous avons à traiter d'autres sujets.

Tout à l'heure nous vous avons montré le petit passif qui nous prime ; nous vous avons montré par là même votre actif, en dehors des deux gros articles : les revendications et Monticchio.

À présent, nous vous disons : comptez et jugez.

Vous êtes 249,000 à partager, supposez-vous égaux, c'est le calcul le plus désavantageux.

Combien faut-il pour que vos obligations valent 10 francs ?

Il faut 2,500,000 francs dans la caisse de la société.

Eh bien ! croyez-vous que vous ne les ferez pas avec toutes les valeurs déjà énumérées ?

Croyez-vous que vous ne les doublerez pas par les revendications ?

Croyez-vous que vous ne les triplerez pas par Monticchio ?

Eh bien ! alors, comment pouvez-vous tomber dans les frayeurs où je vous vois : avilir vous-mêmes vos titres, et presque arriver à désirer la faillite, pour avoir un morceau quelconque de ce capital que vous aviez cru immense et qui ne répond plus à vos idées d'autrefois !

Messieurs, la sagesse dit que vous avez tort d'être si effrayés, car, lors même que, par malheur, la faillite serait déclarée, nous ne vous abandonnerons pas, et nous vous conduirons toujours à une reconstitution pour retirer les épaves qui surnageront.

Votre Comité a pris au sérieux le mandat que vous lui avez donné ; il

s'est constitué en société légale, pour pouvoir contracter et agir en votre nom, et vous pouvez être assurés qu'il ne se retirera pas si vous continuez à l'honorer de votre confiance.

Ces faits sont d'hier, ce sont ceux qui nous ont réunis à la société civile, et c'est pourquoi je vous disais plus haut que vous n'aviez plus de dissidences parmi ceux qui vous conduisent et qu'ils se présentent tous d'accord devant vous.

En définitive, la situation est meilleure que je ne l'entrevois le 20 octobre.

Alors je vous disais que vous deviez considérer comme votre seul actif les revendications et Monticchio, tout le reste servant à payer le passif.

Aujourd'hui je vous annonce et je vous démontre que l'hôtel seul suffit à payer le passif et que tout le reste est à partager entre vous.

Je vous dis même que, si la faillite arrivait, nous vous constituerions aisément en société pour reprendre tous ensemble notre actif et ne pas le laisser disparaître.

Nous voici solidement constitués pour cela.

Je ne vous demande pas d'argent. Je vois qu'il en rentrera un peu d'ici à quelque temps et que nous pouvons marcher vers un but défini.

Tout cela, messieurs, c'est bien autrement rassurant que ce que je voyais au 20 octobre. Espérons donc, gardons nos titres et ne les sacrifions pas. Vous aurez toujours 10 francs du plus mauvais dividende que vous puissiez inventer.

Et ne croyez pas, messieurs, que j'aie un intérêt quelconque non plus que mes collègues dans tout ce que je vous dis. Je ne vends ni n'achète des obligations, seulement je crois que vous vous faites du tort à vous-mêmes en vous effrayant mal à propos, et je vous atteste que je vous dis les choses telles qu'elles sont, sans la moindre arrière-pensée. Le temps vous le prouvera.

Revendications

Nous arrivons à un gros article de notre passif, je veux dire aux responsabilités encourues vis-à-vis de nous.

Elles sont en grand nombre, et elles remontent loin.

Quand, après 1870, la France entra en possession d'elle-même, quelle était la situation du *Crédit foncier suisse*? Il avait en circulation environ 30,000 actions formant la première série de son capital.

Il avait en circulation la première série des obligations 5 pour cent, soit 50,000

Il avait en circulation 12 ou 15,000 obligations 3 pour cent . . . 15,000

En tout, obligations 65,000

Cela représentait un passif nominal de 32,500,000 francs et un passif réel de moitié, c'est-à-dire environ 16,000,000 de francs.

A cette époque, l'hôtel venait d'être acquis, il fallait le payer; il y avait

peu d'affaires en train, et des spéculations ont été tentées avec une grande hardiesse.

Honfleur, le Valais et Monticchio, ont été tentés à la fois, et il a été versé 500,000 francs dans chacune des deux premières affaires, et deux millions dans la seconde.

L'administration a reconnu à une émission considérable d'obligations 5 pour cent qui a soutenu l'affaire en 1872.

Mais, au commencement de 1873, les ressources se trouvant absorbées, l'on a eu recours à l'émission des obligations 3 pour cent et l'on s'est mis pour soutenir les cours, dans les mains de joueurs effrénés.

Le 24 mars 1873, M. Fornerod annonçait une circulation au 31 décembre précédent, de 191,378 obligations 5 pour cent et de 18,678 obligations 3 pour cent, soit en tout 100,056 titres.

Aujourd'hui, nous constatons la circulation de 249,000 titres 5 et 3 pour cent, ci 249,000

Il y a donc en pendant le premier semestre de 1873, une émission totale de 149,000 titres, ci 149,000

Nous savons tous le cours auquel on les vendait à la Bourse. C'était d'abord 100 et 150 francs pour le 5 pour cent: 60 francs et 100 francs pour le 3 pour cent. C'était ensuite au 25 juin, jour de l'arrestation de M. Fornerod, 60 à 70 francs pour le 5 pour cent, 30 à 40 francs pour le 3 pour cent.

Mais, ce que nous ne savons pas, c'est le cours auquel on les livrait aux agents sous le nom desquels se faisaient les opérations.

À cet égard, nous n'avons trouvé aucune trace sur les livres qui sont encore au siège social. Les livres intéressants sont entre les mains de M. Magnien, expert du tribunal. C'est son travail qui dira les faits reprochables, et en même temps qui chiffrera les dommages éprouvés et les époques. Ce travail, nous n'avons pas le droit de le demander; nos livres mêmes sont au tribunal: il ne nous est donc pas possible de dire:

De telle époque à telle époque il a été commis tel détournement ou causé tel préjudice, nous l'imputons à messieurs tels, tels et tels administrateurs, ou intermédiaires;

De telle époque à telle époque l'avoir de la société a diminué de tant, quelqu'un en a profité, ou bien il a été dilapidé, voici l'homme responsable.

Cependant, malgré l'insuffisance de nos moyens présents, il y a des choses que nous savons et des personnes que nous pouvons saisir.

D'abord et avant tout, nous pouvons atteindre M. Fornerod, gouverneur et administrateur principal de l'institution, et nous avons le droit de lui dire:

Pendant 6 mois, en 1873, vous avez placé 149,000 obligations 5 et 3 pour cent; vous les avez placées à des cours dérisoires; vous nous avez appauvris; nous ne savons pas si vous vous êtes enrichi; nous ne voulons pas le croire pour l'honneur de la Confédération suisse dont vous avez été le président;

mais, enfin, vous avez été tout au moins d'une extrême imprudence, d'abord en émettant autant de titres à la fois, ensuite en créant et en soutenant tant d'affaires dans un moment si mauvais; vous êtes responsable.

Ce principe, messieurs, est admis sans difficulté par M. Fornerod et par ses conseils. Seulement, le point difficile à fixer c'est le chiffre de la responsabilité.

Ceux d'entre nous qui ont acheté leurs titres à bas prix ne sont guère bien venus à se plaindre; ceux-là seuls qui ont acheté dans les hauts cours sont en droit de parler le langage que je tenais tout à l'heure.

Maintenant les événements politiques et les crises financières doivent être portés en ligne de compte.

Puis, ensuite, M. Fornerod n'est pas absolument les mains vides, puisqu'il a fait un bon et utile emploi dans l'affaire de Monticchio; cela vient à sa décharge.

Vous voyez donc que, pour M. Fornerod, il est difficile de rien préciser avant une enquête plus approfondie. Or, cette enquête a été faite par la justice. M. Fornerod est accusé; son procès va venir en janvier devant le tribunal correctionnel de Paris; la marche est indiquée; c'est d'attendre ces débats et d'y puiser les éléments du compte à faire entre lui et nous, pour ensuite obtenir la condamnation civile à laquelle nous avons droit.

Mais, quand nous aurons obtenu cette condamnation, nous mènera-t-elle bien loin comme recouvrements? Je vous avoue que j'hésite à le croire. Jo suis allé en Suisse, M. Fornerod n'a jamais eu de fortune, il s'est élevé tout seul à Lausanne sa patrie, comme secrétaire d'un président de la Confédération, M. Druey, auquel il a succédé.

Il a, en Suisse, la réputation d'avoir été un pouvoir un homme intègre, et les magistrats suisses ne s'enrichissent guère avec leurs douze mille francs par an d'émoluments.

Messieurs, je ne crois pas à l'efficacité de la responsabilité de M. Fornerod; j'ajoute que je ne crois pas personnellement qu'il ait malversé et profité de l'argent que vous lui avez confié. Dans ces termes qu'y avait-il à faire?

Nous porter partie civile au procès correctionnel pour faire condamner M. Fornerod?

Cela ne nous était pas utile et cela nous répugnait par tous les motifs déjà déduits.

Faire condamner M. Fornerod au civil et comme responsable?

C'est admis en principe et la quotité reste seule à fixer.

Si nous nous portions partie civile, nous pouvions encourir la condamnation aux frais du procès envers l'État, au cas où ils ne seraient pas payés par M. Fornerod.

Si nous nous portions partie civile, nous aidions à faire condamner M. Fornerod, que nous ne tenons pas à atteindre dans sa personne ni dans son honneur, et nous nous en faisons un ennemi qui cachait tel ou tel document que nous pouvons avoir intérêt à connaître.

Après mûres réflexions, nous avons décidé de ne pas nous porter partie civile au procès Fornerod; d'attendre ce procès; de le suivre, et d'en tirer tels arguments qui pourront nous servir.

Nous avons la parole de M. Cresson, avocat, de mettre son dossier à notre disposition, d'en faire un seul dossier qui sera le dossier de la vérité; et là, dans ce dossier, nous puiserons tout ce que nous avons intérêt à savoir et contre les uns et contre les autres. Agir autrement répondrait mieux à votre impatience, je le sais, mais ce ne serait ni sage, ni prudent; et, s'il y a un moyen de réparer nos affaires, c'est d'agir avec sagesse. Vous n'avez rien à perdre en attendant jusqu'après les plaidoiries, alors vous ferez sténographier les débats et vous saurez tout ce que vous voulez et devez savoir.

La conduite à tenir envers M. Fornerod étant ainsi réglée, elle nous interdisait toute action prématurée contre les autres personnes.

Il y en a deux que nous connaissons :

La première, c'est M. Caperon qui a déjà paru en justice et qui a dissimulé tous ses biens sous les noms de personnes interposées.

Nous croyons que M. Caperon pourrait être atteint, mais pour combien et en vertu de quels contrats, c'est ce que nous connaissons par le procès Fornerod.

La seconde personne c'est celle qui se dissimule sous le nom de syndicat Fanelli, mais qu'il n'est pas difficile d'appeler de son vrai nom.

Là nous sommes mieux renseignés; nous avons les mains pleines de preuves; nos plaintes et mémoires sont prêts et je les ai communiqués à quelques-uns d'entre vous.

Il s'agit là de soixante-dix-huit mille titres dont deux mille huit cents actions et le reste en obligations qui nous ont été littéralement enlevées par violence. On a pesé sur M. Fornerod pour lui faire souscrire un marché scandaleux.

Croiriez-vous que 78,000 titres ont rapporté un peu moins de 3,000,000 de francs au *Crédit foncier suisse* alors que pour cela il a été mis en circulation pour 37 à 38 millions de créances nominales ?

Croiriez-vous que ceci s'est fait en deux mois et demi, du 8 avril au 24 juin 1873, en prenant livraison au *Crédit foncier suisse* de deux mille obligations par jour que le syndicat achetait 30 francs et qu'il revendait dix minutes après 45 francs ?

Croiriez-vous que la violence et la fraude ne sont pas même déguisées sous le voile du report, et que le syndicat présente l'opération comme une vente ferme sans un seul rachat ?

Croiriez-vous qu'après des minimum impossibles, le syndicat s'attribuait les coupons du premier mai sur un marché conclu le 30 avril et portait comme payés les timbres des actions alors que vous les avez non-timbrees entre les mains ?

Enfin, croiriez-vous que ce marché, d'après la moyenne des cours, a dû

rapporter au syndicat près de 1,500,000 francs, alors qu'il nous causait, par la dépréciation, un préjudice incalculable qui se chiffrera par millions?

Et que pour arrhes et pots de vin d'un tel marché, on avait imposé à M. Fornerod une acquisition de terrains dans Paris, montant à deux millions de francs. Ces terrains, bien entendu, n'appartenaient pas au syndicat, mais ils étaient la propriété personnelle de l'un des membres du syndicat.

Messieurs, nous avons tout; nous en voulons savoir plus encore, et ce plus, c'est M. Fornerod et son avocat qui le détiennent et nous voyons un grand intérêt pour vous à nous le procurer.

C'est par cet ensemble de raisons que nous avons jusqu'ici suspendu nos poursuites en revendication contre tout le monde; et, dès que le procès aura eu lieu, nous agirons.

Nous croyons, messieurs, qu'il n'y a pas mieux à faire; et, si nous n'avons pas marché, ne croyez pas que ce soit faute d'avoir étudié et d'être prêts; voilà six semaines que nous le sommes; nous attendrons le temps qu'il faudra, mais, le jour où nous interviendrons, il faut que nous atteignions adrement les coupables et que nous vous procurions des résultats.

Beaucoup de personnes ont pensé que par une transaction sur l'affaire Fanelli, nous nous serions procurés aisément les fonds dont nous avons besoin pour notre affaire de Monticchio, dont il reste à vous entretenir; mais, messieurs, ces efforts ont été tentés avant nous, et les hommes du syndicat, après mille promesses changées dix fois par jour, sont arrivés à des propositions dérisoires qui ne sauveraient pas Monticchio.

Si le *Crédit foncier suisse* venait à succomber jamais, la responsabilité de ces hommes n'en serait que plus grande; ce serait vraiment trop comme le pour eux d'acheter leur tranquillité à si bon marché.

D'ailleurs, nous croyons que nous sauverons Monticchio sans eux: et dès lors, à quoi bon sacrifier nos droits?

Vous nous direz, messieurs, si cette marche est la bonne, et jusqu'à preuve contraire, notre intention est d'y persévérer.

Affaire de Monticchio.

Messieurs, dès le début, nous avons toujours placé le salut de la société dans nos droits sur le domaine de Monticchio; je ne reviendrai pas sur tout ce que je vous en ai dit il y a deux mois; je pense aujourd'hui comme alors, que c'est une fort belle et fort bonne affaire; et, si j'en pouvais donter, les efforts qu'on fait de toutes parts pour nous l'enlever, seraient la confirmation de mon opinion.

Vous vous rappelez que, dans les bilans produits à l'assemblée du premier septembre, cette propriété est estimée 25 millions. La valeur vraie est difficile à fixer, mais elle est grande; les personnes bien placées que j'ai vues et qui la connaissent l'estiment, au minimum de quinze à vingt millions.

Elle revient au *Crédit foncier suisse* à huit millions 8,000,000
 sur lesquels il a versé environ 2,300,000

Il reste donc à payer par nous une différence de 5,700,000
 que nous devons acquitter au fur et à mesure des besoins.

Monticchio appartient à la société partenlière de Monticchio, qui a son fonds social divisé en 16,000 parts, dont nous possédons les 11/16^e, plus une fraction, puisque nous avons 11,320 actions.

Les autres actions appartiennent à des intermédiaires qui n'ont rien versé, mais qui ont au contraire reçu 300 ou 400 mille francs de commission, plus les 4700 actions qui nous manquent pour être propriétaires du tout.

L'affaire s'est faite avec les 8 millions que le *Crédit foncier suisse* a promis et avec les 2,300,000 francs que nous, obligataires, nous avons fournis. La chose est simple, et il semble qu'elle devait aller toute seule, mais, messieurs, vous ne connaissez pas nos adversaires.

Nous redevons 5,700,000 francs aux vendeurs du domaine. Il y en a environ 1,600,000
 qui sont échus de janvier dernier.

Il y en a 1,400,000 francs qui vont échoir en janvier prochain 1,400,000

Il faut donc nous procurer 3,000,000

et avec cela nous nous subrogeons aux vendeurs, et nous cherchons telle ou telle combinaison pour nous procurer le fonds de roulement.

Eh bien ! messieurs, cette combinaison si simple d'une émission de 45,000 Bons, rendant 3 millions, a fait toute espèce de difficultés dans les Conseils de la société de Monticchio.

L'administration du *Crédit foncier suisse* avait tenté de faire cette émission elle-même, même comme *Bons du Crédit foncier suisse*, mais vous vous rappelez comment elle a été entravée par la justice française. Je vous en ai rendu compte à l'assemblée du 20 octobre, et, outre le respect dû à la justice, il faut reconnaître que ces motifs étaient bien fondés.

Mais la société de Monticchio, notre émanation, qui vit de notre argent, dans laquelle nous avons les onze seizièmes du fonds social, et qui ne peut pas se sauver si nous périssons, quels motifs pouvait-elle invoquer pour ne pas faire cet emprunt, qui est un salut et qui n'est qu'un déplacement de la dette ?

Devoir aux vendeurs qui vous exproprient ou devoir à des prêteurs qui vous donnent vingt ans de délai en vous faisant payer un peu plus cher, lequel des deux est le meilleur ?

La réponse est toute simple.

Cependant, après qu'une délibération du Conseil avait été prise en ce sens, l'un des deux membres délégués pour l'exécuter a trouvé moyen de s'y opposer, et finalement un premier traité conclu le 20 novembre est resté sans exécution, faute de concours.

Alors on a rappelé à Paris les administrateurs italiens, et la majorité est restée acquise à l'emprunt.

J'ai donc l'honneur de vous donner avis que l'émission d'un emprunt de 45,000 Bons hypothécaires de Monticchio est presque immédiate, et je vais parcourir avec vous les dispositions principales du traité.

Extrait du traité de l'emprunt.

L'emprunt de Monticchio a pour point de départ un traité fermé entre : 1^o la *Société de Monticchio*, emprunteur direct ; 2^o la *Société du Crédit foncier suisse*, caution solidaire de la précédente ; 3^o et le *Comité des obligataires*, formé en société civile et chargé de l'émission par les deux premières sociétés.

Chacune de ces sociétés est représentée par ses délégués, munis des pouvoirs conférés par les Conseils d'administration, conformément aux résolutions prises antérieurement par les assemblées générales.

Un préambule explique l'intérêt et la situation de chacune des sociétés.

La *Société de Monticchio* est débitrice d'environ 3 millions de francs exigibles envers ses vendeurs.

Le *Crédit foncier suisse* est créancier hypothécaire de 2,300,000 francs ou environ sur le domaine de Monticchio et propriétaires des onze seizièmes des actions.

Les obligataires ont versé les fonds de l'entreprise et ont intérêt à libérer Monticchio pour conserver les droits et créances du *Crédit foncier suisse*.

Par l'article 1 du traité, les trois sociétés conviennent qu'il sera fait, pour le compte de la société de Monticchio, débiteur direct, un emprunt de 45 mille Bons hypothécaires émissibles à 80 francs, remboursables à 125 francs, produisant chacun 6 francs d'intérêts et amortissables en vingt ans par voie de tirage au sort.

Cette émission est confiée au *Comité général des obligataires*, constitué en société civile pour cet objet.

Par l'article 2, les Bons sont déclarés hypothécaires du chef de la *Société de Monticchio*, qui constitue à cet effet une hypothèque générale pour la totalité de l'emprunt jusqu'à concurrence de 5,625,000 francs, et réalise en même temps une hypothèque de 2,300,000 francs pour les fonds déjà versés par le *Crédit foncier suisse*.

Par l'article 3, les Bons sont déclarés hypothécaires du chef du *Crédit foncier suisse*, qui se porte caution solidaire de la *Société de Monticchio* et subroge les souscripteurs de l'emprunt dans tous ses droits de créance contre la *Société de Monticchio* pour les 2,300,000 francs déjà versés avec garantie hypothécaire.

Par l'article 4, les Bons sont déclarés hypothécaires du chef du *Comité général des obligataires*, par suite de l'engagement qu'il prend d'employer les deniers de l'emprunt à rembourser exclusivement les 3,000,000 de francs dus aux vendeurs de Monticchio. Si les souscriptions dépassent le chiffre de 25

mille Bons, elles sont considérées comme acquises, et l'emploi doit en être fait jusqu'à due concurrence. Si ce chiffre de 25,000 Bons n'est pas atteint, l'argent est rendu à tous les souscripteurs sans aucune retenue. L'emprunt, dans son ensemble, doit rendre au moins 3,300,000 francs.

Par l'article 5, le *Comité général des obligataires* est muni des pleins-pouvoirs des deux sociétés de *Monticchio* et du *Crédit foncier suisse*, dans le but d'émettre l'emprunt, d'en fixer le mode et les conditions accessoires, d'en recevoir et employer les deniers et d'en assurer le gage hypothécaire au moyen de paiements par subrogation et autres garanties à inscrire sur le domaine de Monticchio. Ce pouvoir est irrévocable. Le *Comité général* ne garantit pas personnellement le remboursement de l'emprunt, mais il s'oblige à rendre compte de tous les deniers par lui reçus.

Il est alloué 6 pour cent pour faire face aux frais de l'émission, y compris toutes commissions et frais de publicité; le compte en sera présenté aux obligataires.

Par l'article 6, le *Crédit foncier suisse* abandonne en primes aux souscripteurs de l'emprunt 2250 actions de la *Société de Monticchio* à prendre sur les 1320 qu'il possède. Ces actions seront réparties à raison d'une action par 20 Bons souscrits; des demi-actions et des quarts d'actions seront donnés aux souscripteurs de 10 Bons et de 5 Bons. Ces actions ne sont soumises à aucun appel de fonds; leur capital nominal est de 500 francs, déclaré libéré. Le *Comité général des obligataires* est investi du droit de se faire remettre ces 2250 actions par les dépositaires qui les détiennent, et ce, aussitôt la souscription de l'emprunt réalisée.

Par l'article 7, le *Crédit foncier suisse* est dégagé de tout versement de fonds ultérieur, si l'emprunt réussit; au cas contraire, les choses restent dans l'état actuel.

Par l'article 8, les souscripteurs de Bons sont constitués entr'eux à l'état de société civile pour l'exercice de leurs droits hypothécaire, et le *Comité général des obligataires*, qui fait l'emprunt, est chargé de gérer et administrer ladite société, sauf à constituer ultérieurement, parmi les porteurs de Bons, une direction et administration spéciale, qui durera jusqu'à parfait remboursement.

Le domicile de l'emprunt est à Paris, avec attribution de juridiction aux tribunaux français siégeant à Paris, et à cet effet les trois sociétés élisent domicile à Paris; le *Comité général des obligataires* prend un domicile séparé qui est fixé provisoirement chez son président, sauf à en indiquer un autre prochainement.

Comme vous voyez, messieurs, tout est prévu dans ce traité, les Bons sont bien assurément hypothécaires et parfaitement assurés.

C'est vous qui conduisez l'émission et qui en retirez les deniers pour les employer.

Les avantages sont le remboursement à 125 francs et la distribution en prime d'une action de Monticchio contre 20 Bons souscrits.

Les intérêts à 6 pour cent sont assurés d'avance pour dix-huit mois, afin de permettre d'arriver au moment où Monticchio rendra des revenus.

Enfin vous êtes assurés de trouver au Banco de Naples les fonds nécessaires pour payer les deux derniers termes du prix, quand viendront les échéances de janvier 1875 et janvier 1876.

Nous avons en l'honneur, au mois de novembre, de voir monsieur le procureur de la République à Paris et monsieur le juge d'instruction, chargés du procès Fornierod. Tous deux nous ont assurés que nous n'éprouverions aucun obstacle de leur part, en émettant des Bons de la société de Monticchio. Nous avons foi en leur parole, et nous espérons que nous mènerons à bien notre entreprise.

Quant à la minorité dissidente du Conseil de Monticchio, nous ne pensons pas qu'elle obtienne créance auprès de personne. Il faut que les contrats servent à quelque chose. La majorité a toujours été, par contrat, assurée au *Crédit foncier suisse*, puisqu'il fournissait seul les deniers, et enfin la majorité de 11 contre 16 dans le fonds social doit compter apparemment dans les délibérations.

Pour nous obligataires, ayant une fois bien assis nos droits sur Monticchio et l'ayant libéré de ses dettes exigibles, nous aurons à surveiller les moyens d'arriver à l'exploitation.

Mais c'est assez de l'emprunt pour aujourd'hui ; bornons-nous à le discuter et à l'approuver.

Je vous ai dit incidemment quelques mots sur la future reconstitution ; je la renvoie également à notre prochaine réunion.

D'ici-là, vous avez à connaître et à apprécier les résultats d'une convocation des actionnaires en assemblée générale pour le 10 janvier à Genève ; vous avez à connaître les résultats de l'emprunt qui se placera certainement du 5 au 15 janvier.

Enfin vous avez à connaître les résultats de la vente de l'hôtel, qui se fera certainement le 10 janvier.

A ce moment nous vous ferons des propositions qui se ressentiront naturellement des événements survenus.

D'ici-là sachons attendre avec calme et résister à toutes les attaques et suggestions dont nous pourrions être l'objet. Nous sommes unis ; nous sommes vraiment forts.

Paris, 23 décembre 1873.

Résolutions.

1° L'assemblée approuve la marche du Comité général et confirme ses pouvoirs jusqu'à la réunion du 20 janvier prochain ;

2° L'assemblée approuve la formation du Comité général en société civile pour la défense et l'exercice des droits des obligataires et déclare adhérer à ladite société ;

3° L'assemblée approuve l'émission d'un emprunt de 45,000 Bons hypothécaires de Monticchio, par les soins du Comité général, aux conditions énoncées dans le traité lu à l'assemblée ;

4° L'assemblée recommande au Comité de se munir de toutes les autorisations nécessaires pour que l'émission de l'emprunt ne soit point arrêtée ;

5° L'assemblée confie au Comité le soin de régler toutes les questions nécessaires de l'émission au mieux des intérêts de tous les ayants-droit.

NOTA. — Le Comité rappelle aux obligataires qui sont en même temps actionnaires, qu'il est de la plus grande urgence pour eux de se faire représenter à l'assemblée générale des actionnaires convoquée à Genève, pour le 10 janvier prochain, et, pour cela, il est indispensable que leurs actions soient déposées au siège social, soit à Paris, soit à Genève, avant le 31 décembre courant.

Pour faciliter cette opération, le Comité se chargera de faire représenter ceux des actionnaires qui lui enverront leurs titres avec leur pouvoir en blanc.

Cet envoi aura lieu directement à l'adresse du Comité général des obligataires, place Vendôme, 10, Paris.

8°

Condanna del governatore del Credito fondiario svizzero.

TRIBUNAL CORRECTIONNEL DE LA SEINE (7^{me} ch.).

Présidence de M. Gérin.

Le Crédit foncier suisse. — Simulation de versements. — Publications mensongères. — Dividendes fictifs. — Prévention d'escroquerie et d'infraction à la loi de 1857 sur les sociétés. — Jugement.

Audiences des 17 et 20 janvier (1).

Après la déposition de l'expert, M. Magnin, à l'audience du 16 courant, l'audition des autres témoins n'a apporté aucun nouvel élément aux débats. Les anciens fondateurs et administrateurs du Crédit foncier suisse sont unanimes pour rendre hommage à l'honorabilité, à la probité irréprochable de M. Fornerod.

Après ces dépositions, M. le président a donné la parole à M^r Pinard, qui a demandé acte de la constitution de la Société des obligataires comme

(1) Vedi *Le Droit, journal des Tribunaux*, 38^{me} année, vendredi 23 janvier 1874, n° 19.

Il numero del *Droit* del 17 janvier non è riprodotto, perchè non ci è riuscito di averne un esemplare; allo scopo però della Raccolta basta l'allegato.

Nous savons que vous nous conservez un bon souvenir et il en sera de même de notre côté; nous savons que vous ne nous refuserez jamais votre concours et votre appui partout où l'occasion s'en présentera.

Nous savons enfin que, comme par le passé, vous n'aurez aussi, à l'avenir, qu'un but qui nous est commun et qui ne peut être que de travailler de toutes vos forces à la prospérité de notre patrie, libre et heureuse dans sa liberté.

C'est avec ces sentiments que nous vous offrons, monsieur le président, notre adieu cordial, et vous prions d'agréer l'expression de notre haute considération et de notre inaltérable attachement.

An nom du Conseil fédéral,

Pour le vice-président absent,
SCHENK.

Le chancelier de la Confédération,
SIKEL F^r.

M. Fornerod a eu un grand dessein, une idée patriotique; la création de la Société, la rédaction des statuts ont eu lieu dans les mêmes formes qu'ont adoptées toutes les Sociétés de Crédit foncier, y compris le Crédit foncier de France, et, dans les agissements mauvais, il faut distinguer l'action des intermédiaires, celle des administrateurs et la mission toute de surveillance et de centralisation des affaires qui appartient au gouverneur général.

Le défenseur s'attache à démontrer, en produisant les pièces à l'appui, que toutes opérations propres à l'administration ont été régulières, que les statuts ont été rigoureusement observés, et que les rapports n'ont jamais été que l'expression de la vérité la plus scrupuleuse.

Il donne une longue énumération de tous les prêts hypothécaires ou commerciaux effectués par le Crédit foncier suisse, ou sollicités de lui par les établissements les plus importants de France et de l'étranger; le Ministère Public aurait pu se procurer tous ces documents, tous ces renseignements qui l'auraient éclairé sur l'importance et la réalité des opérations et des bénéfices de la Société.

Les désastres doivent être attribués aux spéculations, aux jeux de bourse auxquels se sont livrés des intermédiaires devenus possesseurs de titres par suite d'abus de confiance et tout à fait en dehors de l'action de la Société, et surtout de son gouverneur.

Les rapports, les estimations de l'administration forestière italienne, d'un ingénieur du chemin de fer de Lyon, d'un ingénieur, membre du Conseil d'administration de la Société, et même les plaintes, les réclamations ardentes des journaux italiens ne laissent aucun doute sur la valeur véritablement considérable du domaine de Monticchio.

M^r Cresson, dans l'audience du 20 courant, termine sa plaidoirie.

M^r Oscar de Vallée présente la défense de Beaure, et après de vives répliques du Ministère Public et de la défense et une protestation émise de M. For-

nerod, le tribunal renvoie l'affaire à l'audience de ce jour pour rendre son jugement.

Voici le texte de ce jugement :

« Sur l'exception d'incompétence :

« Attendu qu'aux termes de l'article 3 du Code civil tout étranger est justiciable des tribunaux français, à raison des actes commis par lui en France en violation de nos lois de police et de sûreté ;

« Que l'ordonnance du juge d'instruction qui a réglé la procédure et qui n'a point été frappée d'opposition, ne relève contre Fornerod étranger, résident et arrêté en France, que des délits qui auraient été commis par lui sur le territoire français ;

« Attendu que l'action publique et l'action civile dont le tribunal correctionnel est saisi ne sont dirigées que contre Fornerod personnellement ;

« Qu'en admettant que, comme le prévenu le suppose à tort dans ses conclusions, la Société du *Crédit foncier suisse* eût été appelée en cause et qu'elle fût une Société étrangère, ce qui n'est point à décider en ce moment, il appartiendrait certainement au tribunal de rechercher, de qualifier et de réprimer tout ce qui, dans les opérations tentées ou consommées, serait contraire à nos principes d'ordre public et aux dispositions de nos lois pénales ;

« Qu'ainsi l'exception d'incompétence n'est justifiée ni en fait, ni en droit ;

« Se déclare compétent et retient la cause ;

« Sur l'exception de prescription :

« Attendu que l'ordonnance de renvoi et les réquisitions du Ministère Public spécifient d'une manière précise que les seuls faits dont la répression soit demandée sont ceux compris dans les trois années qui ont précédé le 26 juin 1873, date du premier acte de poursuite ; que cette seconde exception se lie intimement aux moyens de la défense au fond et qu'il y sera statué ci-après lorsque le tribunal décidera quels sont les faits qui résultent de l'instruction et des débats et qui tombent encore sous le coup des actions publiques et civiles ;

« Sur le fond,

« Attendu qu'il résulte de l'instruction et des débats :

« *Premièrement.* — Que pendant les trois années qui ont précédé le 26 juin 1873, Fornerod a exercé personnellement les fonctions de gouverneur et de président du Conseil d'administration du *Crédit foncier suisse*, qui avait son siège dit social à Genève, et son siège dit administratif à Paris ;

« Qu'il a pris une part principale et directe à toutes les opérations de la Société à Paris et en France ;

Que, même lorsqu'il se rendait à Genève, il ne cessait pas de diriger la maison de Paris ;

« Qu'il n'importe pas, dans le présent débat, de rechercher s'il a exercé ses emplois conformément aux statuts de la Société et aux décisions du Conseil d'administration, ou des assemblées générales ;

« Qu'en admettant même que les pratiques incriminées aient été spéciale-

ment autorisées par les statuts ou par les personnes à qui Fornerod devait compte de sa gestion, il ne peut prétendre devant la juridiction répressive que le mandataire est couvert par le mandant;

« Que, comme gouverneur et président du Conseil d'administration, il n'était pas seulement responsable de l'usage de ses pouvoirs envers ceux qui les lui avaient conférés, mais qu'il était encore soumis envers le public français aux devoirs généraux qui sont imposés par les lois civiles ou pénales dont la violation constitue des délits et des quasi-délits; et qu'il y a lieu seulement d'examiner s'il a commis avec une volonté libre et réfléchie, et avec une intention frauduleuse, les actes qui lui sont imputés;

« Que le *Crédit foncier suisse* sollicitait principalement les capitaux français;

« Que le centre de ses opérations était à Paris, où résidait habituellement Fornerod;

« Que celui-ci avait organisé la maison de Paris dès 1868, et que, pendant les trois dernières années, il a continué de la diriger de manière à faire croire, contrairement à la vérité, que le prétendu siège social de Genève avait un caractère sérieux;

« Que le maintien de cette division apparente n'était qu'une machination ayant pour but de placer à l'étranger, et loin de l'immense majorité des intéressés le lien où étaient convoqués les assemblées générales, et où ont été surpris les votes d'approbation et de confiance dont le prévenu se prévaut;

« Que, pendant cette période, il a eu recours aux manœuvres les plus coupables pour persuader au public français que la Société offrait les meilleures conditions de solvabilité et de succès, et que, spécialement, les exercices de 1870, de 1871 et 1872 avaient produit des bénéfices lorsqu'ils se balançaient par des déficits énormes;

« Qu'à cet effet il a préparé ou fait préparer des écritures ne donnant pas la véritable situation active et passive de la Société, rédigé ou fait rédiger des bilans frauduleux dans lesquels entre autres énonciations mensongères il portait pour 1870-1871, 487,458 fr., et pour 1872, 92,492 fr. de bénéfices nets lorsque les pertes dépassaient 20 millions pour les deux premières années, et de 30 millions pour la troisième;

« Qu'il y évaluait tantôt à plus de 25, tantôt à plus de 35 millions, les prétendus droits de la Société sur le domaine de Monticchio, dont le prix n'était pas payé, dont l'acquisition était menacée d'une révolution presque inévitable, qui était absolument improductif et ne pouvait être mis en valeur sans une dépense préalable de plusieurs millions qui lui manquaient, et sans l'accomplissement de certaines conditions qui ne dépendaient pas de sa volonté;

« Que si les assemblées où ces rapports et ces bilans ont été d'abord présentés, siégeaient en dehors du territoire français, Fornerod a fait aussitôt publier et répandre ces documents à Paris et en France, et qu'il a concouru en outre à la distribution en France d'annonces et d'avis fondés sur ces écritures et ces bilans;

« Qu'il a réparti en 1871, 1872 et 1873, en France, entre les actionnaires, des dividendes et des intérêts ne répondant pas à des bénéfices acquis;

« Que, certainement, au mois d'octobre 1872, pour mieux tromper par une mesure exceptionnelle le public dont la confiance était ébranlée, il a annoncé et payé à Paris un dividende 6 fr. 25 c. par action, qu'il disait avoir été produit par les bénéfices réalisés pendant les trois premiers trimestres d'un exercice qui devait se clore par un déficit de plus de 30 millions;

« Que pendant les trois dites années, à Paris et en France, il a mis en circulation plus de 100,000 obligations à 3 et à 5 pour 100;

« Qu'il les annonçait comme ayant pour garanties: 1° le capital ou fonds social de 60 millions; 2° les biens hypothéqués au profit de la Société, et 3° un fonds de réserve;

« Que ces promesses étaient faites non-seulement sur chacun des titres offerts ou distribués, mais dans des brochures circulaires, articulées de journaux, prospectus rédigés et répandus par lui ou par ses agents;

« Que si le texte de ces titres a été rédigé, et si un certain nombre de ces écrits ont été composés et distribués avant les trois dernières années, il est constant que Fornerod a continué d'en faire sciemment usage pendant cette période;

« Qu'il y annonçait aussi que le montant des obligations en circulation ne dépasserait jamais celui des prêts hypothécaires;

« Que cependant, à la connaissance de Fornerod, le capital social n'avait jamais été constitué sérieusement, que la faible partie qui en avait été versée était depuis longtemps dissipée, que le montant des prêts hypothécaires réalisés n'atteignait pas 5 millions, quand il y avait des obligations émises pour plus de 80 millions, en ne les évaluant qu'aux deux tiers de leur capital nominal;

« Qu'enfin le fonds de réserve annoncé et figurant dans les bilans, sur les rapports et sur les titres, n'ai jamais existé ni pu exister, puisqu'il devait être composé d'une partie des bénéfices et que la Société a toujours été en perte;

« Que Fornerod a placé ces obligations dans le public, par lui-même ou par ses agents, ou au moyen de syndicats qui existaient avec son concours et par ses instructions, et qui lui procuraient l'argent nécessaire pour fournir non-seulement aux prêts hypothécaires, mais au traitement des employés et des administrateurs, à la distribution des dividendes fictifs, au paiement des coupons et enfin aux besoins divers de chaque jour;

« Qu'il allègue vainement, sans le prouver, qu'un grand nombre de ces obligations ont été vendues au public avant l'époque ou l'événement fixé par ses traités;

« Qu'il est constant qu'il avait remis lui-même ces titres aux agents ou syndicats contre des avances de fonds;

« Qu'il n'a jamais été et qu'il savait ne jamais pouvoir être en état de restituer ces avances, et que les mises en reports avaient le même but et ont en, par sa volonté, le même résultat que des ventes pures et simples;

« Que les diverses manœuvres frauduleuses ci-dessus énumérées devaient persuader et ont persuadé, en effet, l'existence de fausses entreprises, d'un pouvoir et d'un crédit imaginaire, qu'elles devaient faire et qu'elles ont fait naître l'espérance d'un succès chimérique ;

« Qu'à l'aide de ces manœuvres frauduleuses, Fornerod s'est fait remettre par Rougier, Forste et autres des sommes d'argent considérables, et qu'il a ainsi escroqué la totalité ou partie de la fortune d'autrui ;

« *Deuxièmement.* Que Caperon était, dès 1869, à Paris, chef du bureau d'émission des titres au *Crédit foncier suisse*, et placé sous les ordres de Fornerod ;

« Que si, en 1870, son emploi a été en apparence supprimé, il a continué de rendre les mêmes services à Fornerod, au moins jusqu'à la fin de 1872 ;

« Que pendant cette période, il s'est concerté avec Fornerod pour perpétrer et rendre plus efficaces les manœuvres ci-dessus exposées ;

« Que notamment les écritures inexactes et les bilans mensongers, ainsi que les rapports destinés à obtenir l'approbation des assemblées de Genève et à surprendre ensuite, par leur publication en France, la sympathie et la confiance du marché français, ont été préparés et rédigés avec son concours ;

« Qu'il connaissait et approuvait les majorations portées dolosivement à l'actif de la Société ;

« Qu'il savait que les garanties promises aux porteurs d'obligations étaient purement illusoires ;

« Qu'il a été le plus actif promoteur de la distribution des dividendes fictifs ;

« Qu'il a pris la plus grande part à tous les artifices de publicité qui ont précédé et accompagné l'émission des obligations ;

« Qu'il a organisé des syndicats en vue de mettre en circulation l'immense quantité de titres qu'il tenait de Fornerod et de procurer à ce dernier l'argent dont il avait besoin ;

« Qu'enfin, il a retiré personnellement des profits considérables de sa participation aux actes qui viennent d'être relevés ;

« Qu'ainsi il s'est rendu complice des délits commis par Fornerod en l'aidant et en l'assistant avec connaissance dans les faits qui les ont préparés, facilités ou consommés ;

« Attendu que les faits énumérés sous les deuxième, troisième et quatrième chefs de l'ordonnance de renvoi, ayant été retenus comme éléments des délits d'escroquerie ci-dessus spécifiés, ne peuvent l'être une seconde fois comme constituant des délits distincts, et que, s'il est constant que les dispositions pénales de la loi du 24 juillet 1867, doivent, comme toutes nos lois criminelles, atteindre tous les délits commis sur le territoire français sans exception ni distinction en faveur des agents de Société étrangères ou se prétendant telles, il n'y a cependant pas lieu, par suite de ce qui vient d'être dit, de faire application aux prévenus de l'article 15 de ladite loi ;

« Attendu que quelque blâmables que soient les moyens employés par

Fornerod et Beaure pour préparer et commencer l'émission des *Bons privilégiés du Crédit foncier suisse*, on ne trouve pas dans les faits établis par l'instruction et par les débats les manœuvres frauduleuses définies et exigées par l'article 405 du Code pénal pour constituer le délit d'escroquerie;

« Attendu qu'il est constant que, par les délits ci-dessus qualifiés, Fornerod et Caperon ont causé: 1° a Bouinai et consorts, dénommés dans l'acte de la Société civile des obligations du *Crédit foncier suisse*, fait sous seing privé à Paris, le 22 décembre dernier et enregistré; 2° à Reinier, Hall, Foulon et Baudet, un préjudice dont ils lui doivent réparation, mais dont l'importance n'est point établie quant à présent;

« Par ces motifs,

« Vu les articles 59, 60 et 405 du Code pénal;

« Déclare Fornerod mal fondé en son exception de prescription;

« Le condamne à trois ans d'emprisonnement et à 2000 francs d'amende;

« Condamne Caperon à cinq ans d'emprisonnement et à 3000 francs d'amende;

« Dit qu'il n'y a lieu de leur faire application des paragraphes 1^{er} et 3^{es} de l'article 15 de la loi du 24 juillet 1867;

« Renvoie Fornerod et Beaure de la prévention d'escroquerie relative à l'émission des *bons privilégiés*;

« Condamne Fornerod et Caperon envers les parties de Clériot à des dommages-intérêts à donner par état;

« Les condamne aux dépens sous la même solidarité qui s'étendra aussi aux amendes;

« Fixe à deux ans contre Caperon et à un an contre Fornerod la durée de la contrainte par corps;

« Déclare les parties civiles responsables des frais envers le Trésor, sauf leur recours contre les condamnés. »

9°.

Dietro questi tre fatti — della discussione parlamentare avvenuta nel 20 dicembre 1873, del rapporto del signor Brun, e della condanna del direttore del *Credito fondiario svizzero* — vi fu una sosta necessaria nel corso delle istanze per l'attuazione dei tronchi.

E per fermo l'onorevole Spaventa doveva attendere agli impegni presi col diritto al certo di una discreta libertà di tempo.

Così trascorsero tre nuovi mesi di aspettative.

Pure nel frattempo le popolazioni non potevano desistere

dai loro reclami. Chi sente il peso delle necessità della vita, chi deve vincere sotto pena di morte economica gli ostacoli che inceppano il commercio, non può sottoscrivere a tutti i consigli della pazienza. Da Melfi e Rionero piovevano le domande di sollecitazione e premura. L'egregio signor Corona in ispecie, con lettere del 1° febbrajo e 21 marzo 1874, instava a che s'interpellasse novellamente il ministro. Le pratiche furono perciò riprese, ed esse si svolsero nei seguenti termini :

Lettera al ministro dei lavori pubblici deputato S. Spaventa

Roma, 8 aprile 1874.

Onorevolissimo signor ministro,

Due mesi or sono la S. V. illustrissima mi promise di rispondere ad una lettera del signor Corona, sindaco di Rimero in Vulture, relativa alle sorti del bosco di Monticchio e dei nostri tronchi ferroviari, lettera che si degnò ritenere, a fine di un prossimo riscontro.

Ieri mattina, essendomi imbattuto nella S. V. mentre recavasi al Ministero, si compiacque di confidarmi verbalmente in quale stato si trovino le pratiche del Governo colla società concessionaria. Ora, essendo di passaggio qui in Roma i signori Falaguerra di Melfi, sarebbe discaro alla S. V. illustrissima di porre in iscritto quanto mi disse a voce, onde, con tale mezzo, possa io essere autorizzato a darne notizia ai signori sindaci di Melfi e di Rionero ?

Ove ciò non dispaccia alla S. V. Illustrissima, verrei subito a presentare di persona i miei concittadini, onde poter ricevere dalle mani della S. V. illustrissima la lettera a me diretta.

Ringraziandola preventivamente, con sensi di sincera stima ed affetto mi dichiaro

Devotissimo
FLORIANO DEL ZIO.

10°.

Risposta.

IL MINISTRO
DEI LAVORI PUBBLICI

Roma, 15 aprile 1874.

Onorevole collega,

In risposta alla sua lettera del giorno 8 corrente, le faccio sapere che gli atti relativi alla chiesta rescissione della convenzione del 30 ottobre 1872 per la concessione di una strada ferrata da Caudela per ponte Santa Venere alla

umana di Atella, furono inviati, come è di regola, al Consiglio di Stato e niuna risoluzione è possibile prima che quel Consesso abbia dato il suo avviso.

Sono, con tutta considerazione,

Onorevole signor
avvocato Floriano Del Zio
deputato al Parlamento
Roma.

Devotissimo
S. SPAVENTA.

Dopo ciò nuove dilazioni e nuovo silenzio. E chi sa quanto sarebbero durate, se l'ironia della storia non fosse venuta da se stessa a difendere la causa del buon diritto? Eccone la prova.

11°.

COMUNICATO.

La foresta di Monticchio (1).

È da qualche tempo che giornali del paese e di oltre Alpe parlano, a diritto ed a rovescio, intorno a questa foresta demaniale di Monticchio, ed alla società civile di Monticchio che la comprò dal demanio; sicchè noi abbiamo voluto assumere precise informazioni intorno ad un tale affare che, quantunque privato, interessa vivamente le nostre provincie, come lo si vedrà in appresso, e lo facciamo pure per chiarire certe mene che si stanno sviluppando sotto il nome di un certo presidente del Consiglio d'amministrazione di quella società. Il signor Leopoldo Fantacchiotti dopo avere dispendiate somme non indifferenti, e sacrificata la sua persona negli studi dettagliatissimi di quella foresta, si è unito al signor Benedetto de Necker per ottenere dalla società per la vendita dei beni demaniali, una promessa di vendita di quella foresta per la somma di lire 6,340,000. Ottenuta tale promessa i signori Fantacchiotti e de Necker trattarono col *Crédit foncier suisse*, e per esso col suo presidente Constant Fornerod per costituire una società civile particolare per la compra ed esercizio della foresta di Monticchio. Venne dunque stipulato un contratto in forza di cui Fantacchiotti e de Necker mettevano nella società tutti gli studi fatti, la promessa di vendita, ed alcune proposte per contratto di fornire importantissime di legnami: il *Crédit foncier suisse* si obbligò di aprire alla società un conto corrente di 8 milioni di lire. Oltre il rimborso a Fantacchiotti e de Necker delle spese fatte, venne convenuto che gli utili netti sarebbero così divisi: al *Crédit foncier suisse*

(1) Vedi l'*Unità Nazionale* di Napoli del 27 aprile 1874, n° 115.

il 58 per cento; a Fantacchiotti e de Necker il 44 $\frac{3}{4}$ per cento; a Grand il 2 $\frac{1}{4}$ per cento. Il *Crédit foncier suisse* dopo i primi pagamenti fatti, che ammontano alla somma di lire 2,500,000, circa, non solo non ha più potuto soddisfare agli obblighi assunti; ma si è messo nella condizione di non poterlo più fare, pubblicando il suo fallimento, ed il suo presidente Fornerod venne arrestato. In tale stato di cose è evidente anche a chi poco o nulla sa di legge che il *Crédit foncier suisse* decadeva naturalmente da ogni suo diritto e che i signori Fantacchiotti, de Necker, Grand soli interessati, dovevano provvedere a che l'affare non andasse perduto, salvo a reclamare danni e interessi al sindacato del fallimento del *Crédit foncier suisse*. Il signor Leopoldo Fantacchiotti è a Londra da cinque mesi, per trattare la costituzione di una nuova società, per riprendere l'esercizio della foresta di Monticchio e sappiamo che egli ha già firmato perciò un contratto preliminare in una delle principali case bancarie dell'Inghilterra. Fra le condizioni di questo nuovo contratto, vi è la costruzione della ferrovia da Candela alla fiumana d'Atella, e di quella Lucera-Foggia-Manfredonia. Ora, mentre il Fantacchiotti sta spendendo a Londra il proprio danaro, lavorando giorno e notte per rimettere quest'affare, si sono presentate a Napoli delle persone che, dicendosi mandatari della società civile di Monticchio e approfittando dell'assenza del signor Leopoldo Fantacchiotti, invadono il locale ove egli teneva le sue carte, e di cui egli personalmente aveva pagata la pigione, ne aprono la cassa di ferro, i mobili e fanno man bassa su tutto. Quest'atto inaudito e inqualificabile è stato compiuto questi giorni a Napoli, quasi sotto l'egida dell'autorità. Il Fantacchiotti, che, quale direttore generale della società, deve rispondere della sua gestione, si vede ora involati tutti i documenti che dovrebbero giustificarla. Il procuratore del Fantacchiotti, qui corso da Melfi, all'avviso di un fatto e sì inaudito, ha promosso un giudizio contro gli autori dell'attentato. Un certo signor René House d'Agny, il quale si dice presidente del Consiglio d'amministrazione della società, sta a Roma trattando col ministro dei lavori pubblici per ritirare il deposito della concessione della ferrovia da Candela alla fiumana d'Atella. Noi speriamo che il ministro non ordinerà la restituzione di quel deposito, che renderebbe poi impossibile la nuova convenzione Fantacchiotti, e quindi la realizzazione di un bisogno sì vivo di quelle popolazioni. Noi speriamo pure che la società per le vendite dei beni demaniali vorrà, anziché ostacolare la ricostituzione della società, coadiuvare con ogni suo mezzo il Fantacchiotti a riuscire nel suo scopo.

AGOSTO SANTORI.

Questo documento restò sconosciuto per circa un mese all'estensore della presente Raccolta. Ma soppravvenne, inaspettatamente, una nuova lettera dell'onorevole Spaventa, seguita, alla sua volta, da una replica al comunicato, portante la firma R. D'Agny. Confrontando questi documenti, si

vedrà che la luce è cresciuta su molti punti, e non v'è dubbio che se ne potrà e dovrà rilevare maggiormente la forza nell'avvenire.

12°.

Comunicato dell'onorevole Spaventa all'onorevole Del Rio.

Monte Citorio, 1° maggio 1874.

Il Consiglio di Stato ha opinato che il Governo non può restituire la cessione alla società di Monticchio, senza una deliberazione dell'assemblea generale degli azionisti. Per conseguenza le pratiche iniziate per scioglierci dal contratto esistente e racquistare la nostra libertà di azione incontrano un ostacolo dilatorio, che peneremo un pezzo a superare.

SPAVENTA.

13°.

Risposta del signor D'Agy al signor Sartori (1).

COMUNICATO.

Riceviamo e pubblichiamo:

Napoli, 18 maggio 1874.

Al signor direttore dell'Èra Novella. — Napoli.

La società di Monticchio della quale sono il rappresentante essendo stata ed anch'io personalmente l'oggetto d'un libello diffamatorio firmato da un tale Sartori e pubblicato nel n° 115 del giornale l'*Unità Nazionale*, ho chiesto a questo giornale l'inserzione della risposta alla quale ho dritto a norma di legge; il giornale ha rifiutato, sotto il pretesto che aveva appaltato gli annunci ed i comunicati a un tale Dante Ferroni, che per parte sua esigeva la modesta somma di lire 400 per inserire la risposta. Riservando l'azione penale contro il diffamatore ed i suoi complici ed il diritto di costringerlo alla inserzione, mi rivolgo al vostro onorevole giornale pregandovi d'inserire la seguente risposta della società di Monticchio.

Il presidente del Consiglio della società di Monticchio
R. D'AGNY.

(1) Vedi l'*Èra novella* di Napoli del 24 maggio 1874, n° 140.

Al signor direttore dell'Unità Nazionale.

Nel n° 115 dell'*Unità Nazionale*, lunedì, 27 aprile scorso, si è pubblicato nn comunicato sulla foresta di Monticchio, di cui dovrà renderne conto alla giustizia colui che l'ha firmato; ma per ciò che concerne la pubblicità data da quel giornale ad un articolo calunnioso e diffamatorio, usando del diritto che la legge mi accorda, v'invito e al bisogno, a termini di legge, a pubblicare la presente rettifica nel vostro più prossimo numero.

Dal 25 novembre 1870, data la prima società tra i signori de Necker e Fantacchiotti per l'affare di Monticchio: de Necker metteva dodici mila lire per gli studi; Fantacchiotti pretendeva apportare alla società una serie di progetti di affari da realizzare, dei quali scontava pure i risultati futuri ed immaginari.

Quest'ultimo avendo usurpato la qualità d'ingegnere delle miniere e non avendo portato nulla alla società, s'incaricava come era naturale, di spendere il danaro sotto pretesto di studiare l'affare. Perciò la prima messa di fondi fu ben presto insufficiente; essa raggiunse nel corso di un solo anno la cifra totale di trentasei mila lire.

Ecco come questo preteso ingegnere procedette ai detti studi *severi* e fatti senza *restrizioni*, come dice la suddetta convenzione.

Fantacchiotti ottenne, col mezzo di promesse non mantenute, che gli venisse comunicato una pianta del demanio di Monticchio e un quadro in cui erano enumerati gli alberi della foresta. Una volta in possesso di questi documenti, li fece copiare in fretta, in una notte, poscia li restituì al loro proprietario, con molti segni di rincrescimento per non potersene servire, dicendo essere inesatti ed incompleti...

Coll'aiuto di questi documenti, procuratosi con mezzo così facile quanto disonesto, Fantacchiotti fece una magnifica relazione che servì come punto di partenza alla promessa di vendita concessa in data del 29 agosto 1871, dalla società dei beni demaniali, a de Necker *solo*. La ripetizione di Fantacchiotti, era già tale in quel tempo, che niuno voleva trattar con lui a verun conto nel suo proprio paese. Questa vendita condizionale stabiliva il prezzo di vendita a sei milioni trecentoquaranta mila lire.

Tale è l'origine dell'affare di Monticchio, intorno al quale si fa tanto rumore; sarebbe certamente andato in fumo, in mani inabili e compromettenti se per un caso providenziale non si fosse imbattuto nel Fondiario svizzero che *aveva bisogno* di fare un'operazione di qualche importanza; in fatti quella di cui parliamo fu condotta lestamente.

Il 5 dicembre 1871 la convenzione di Ginevra tra il governatore del Credito fondiario svizzero e i signori de Necker e Fantacchiotti stipulava: 1° l'obbligo comune di costituire una società privata per l'acquisto e l'esercizio della tenuta di Monticchio; 2° l'obbligo pel Credito fondiario svizzero di fare un prestito ipotecario di 8 milioni al 10 per cento; 3° il riconoscimento d'un apporto della parte di de Necker e Fantacchiotti valutato a 500,000 lire.

Tale fantastico apparato consisteva: 1° nella promessa di vendita suddetta; 2° nella pretesa concessione di un tronco di strade ferrate da Candela a Ponte Santa Venere; 3° in un materiale considerevole di studi, piante, disegni, memorie, ecc., che in fatti non esistevano; 4° in contratti ed accordi per la vendita di parecchi milioni di traversine, legnami di costruzione navale, ecc...; in fine questa convenzione non doveva avere il suo pieno effetto che dopo l'accertamento della affermazione dei promotori dell'affare e l'approvazione della prima assemblea generale.

All'indomani la società era formata e due giorni dopo, essendo io specialmente delegato per questo affare, noi partimmo con Fantacchiotti per visitare il demanio e verificare ciò che avrebbero apportato alla società i promotori.

La stagione era aspra e la foresta coperta di neve, il mio esame fu perciò superficiale; ma sufficiente per apprezzare la ricchezza forestale e per telegrafare che Monticchio mi pareva essere un eccellente affare e che tale diverrebbe di certo se fosse ben condotto.

Ricevuto questo telegramma, senza aspettare il nostro ritorno ed il mio rapporto, un'assemblea riunita il 21 dicembre sotto la presidenza del signor de Necker, uno dei cointeressati all'apparato, costituiva la società civile, ne approvava gli statuti e naturalmente ammetteva l'apparato e la cifra di lire 500,000 su riferita.

Infine il 16 gennaio 1872, a Firenze, il signor de Necker in qualità di delegato speciale della società di Monticchio, versava 1,268,000 lire, firmando il contratto di acquisto.

Questa volta ancora non si volle ammettere Fantacchiotti alla firma del contratto malgrado la delegazione statutaria che si era fatto dare a questo effetto. Umiliato e confuso dovette lasciare il signor de Necker solo procedere a questa formalità. D'allora in poi, Fantacchiotti, offeso nel suo amor proprio, non ebbe più che un'idea: a questa egli applicò tutte le sue facoltà e tutta l'attività sua.

1° Cacciare via de Necker ed escluderlo se possibile dalla società.

2° Procurarsi danaro con tutti i mezzi possibili.

E tenne parola. Sotto fallaci pretesti, egli ottenne dal Consiglio d'amministrazione la direzione generale dell'esercizio affine di avere de Necker sotto la sua dipendenza, in qualità di capo della contabilità; de Necker in fatti non tardò a ritirarsi innanzi ai comportamenti del suo ex-socio ed ex-condelegato, divenuto suo superiore, nell'amministrazione della società.

È inutile dire che le cose promesse nel trattato del 5 dicembre 1871 non esistevano in modo alcuno: nulla di studi, nulla di concessioni di strade ferrate, nulla di contratti e trattati per la vendita del legname, niente assolutamente.

Con una abilità di manovre incontrastabile, Fantacchiotti era giunto in tal modo ad escludere moralmente e materialmente ed a mettere fuori campo il de Necker, che non soltanto ora il compratore, ma ancora aveva sborsato le

prime somme spese per riuscire alla compra del tenimento di Monticchio. Fu questo il primo passo che rivelò l'onestà e la riconoscenza del Fantacchiotti verso un socio al quale doveva tutto, poichè egli non sopportava che la sua persona rivestita, è vero, di false qualità e prodiga di fallaci promesse.

Così sbarazzata la via, Fantacchiotti padrone della situazione a Napoli, cercò e riuscì sino adesso, sotto molteplici pretesti a deludere l'obbligo assunto di forpire le prove dei fatti da lui promesse e che formavano la causa essenziale della sua partecipazione nella società, ed alla remunerazione in ogni caso esageratissima delle 500,000 lire e la cospicua partecipazione di 50 per cento agli utili.

Primo pensiero delle vittime di tali manovre fu d'iniziare una causa contro Fantacchiotti e de Necker, poichè si svelava definitivamente il vuoto delle promesse e l'inesistenza dell'apparto. Ma si osservò che una causa al principio di un affare nel quale di già erano impegnati, dopo un primo pagamento di 1,268,000 lire, poteva compromettere anzi più la situazione, ed allora fu giocoforza aggiornare la quistione senza risolverla. Bisogna dire d'altrove che esistevano certi compromessi clandestini che inducevano alcuni membri ad essere assai concilianti. Furono disvolti dallo stesso Fantacchiotti, probabilmente per ringraziarli della compiacenza che avevano avuto a suo riguardo.

La gestione del Fantacchiotti nell'affare di Monticchio si può riassumere in poche parole: « Maneggi fraudolenti, dilapidazioni, e ciò che è più grave ancora, falsi di scrittura per dissimulare le sue sottrazioni, per crearsi un conto creditore a capriccio, come s'era fatto aprire un conto corrente personale presso i signori Sorvillo coi danari della società. Infine, incapacità notoria, spese fastose, insensate, ridicole, aveva legni, cavalli, livrea, facevasi chiamare barone, brigava il voto per la rappresentanza nazionale a Melfi, a Manfredonia, intanto vivendo in un modo che non vogliamo qualificare per non entrare nella vita privata, quando lasciava a Firenze senza mezzi di esistenza la sua famiglia legittima, obbligata a domandare alle fatiche e al lavoro il pane quotidiano.

Fantacchiotti ha sempre deluso l'obbligo di rendere i conti alla società di cui era agente salariato, malgrado le frequenti intimazioni amichevoli ed estragiudiziali. In fine, costretto nei suoi ultimi trinceramenti, si coalizzò con uno dei suoi soci segreti del 5 dicembre 1871 nella speranza di distruggere la società e seppellire così i suoi misfatti sotto le rovine di essa.

Fu allora 22 dicembre 1873 che Fantacchiotti ed uno dei suoi soci olandesi dimandarono al presidente del tribunale di Parigi di nominare degli amministratori giudiziari. Il presidente dopo di aver sentito le parti dichiarò: « Che la società di Monticchio, essendo *in bonis* egli non doveva intervenire in i fatti dell'interna amministrazione per proteggere una minoranza sociale contro la maggioranza, che per conseguenza non vi era luogo a provvedere. »

A fronte alla gravità d'una simile condotta, il Consiglio d'amministrazione dovette prendere misure estreme, per salvare l'esistenza medesima della so-

cietà, destituendo il fantore di quei comportamenti, rivotandolo quale direttore (Vedi *Gazzetta Ufficiale* dell'11 aprile 1874) (1) ed accordando al presidente del Consiglio d'amministrazione i poteri necessari per fare processare quell'agente infedele e per coglierlo con tutti i mezzi sia ordinari che straordinari.

A questo effetto venne sporta una querela, il 14 gennaio 1874 al procuratore della repubblica a Parigi, per frode, abuso di fiducia, appropriazione illecita di fondi, sottrazione d'atti, carte sociali, ecc.

La querela venne pure sporta il 13 aprile scorso al procuratore del Re in Napoli ove s'è aperta l'istruzione.

Ed è per sottrarsi alle ricerche promosse contro di lui che egli, il Fantacchiotti, è fuggito in Inghilterra da dove pasce di speranze chimeriche i suoi partigiani, mentre fa vendere i suoi mobili, in virtù di procura in data di Londra 26 marzo scorso indirizzata al signor Colabella. Ora essendosi saputo che la vendita dei suoi beni mobili era stata fatta al suo domicilio in via Posillippo, n° 36, e che si stava per vendere, come suo, il mobilio della società com'era fatto di quello del convento di San Michele e d'altre abitazioni di Monticchio, si è dovuto far procedere al riconoscimento della sede amministrativa; malgrado la strana resistenza della signorina Giovanna Augè, la quale si è qualificata, per signora Fantacchiotti.

È chiaro che dal momento in cui si costituisce una società per una impresa qualsiasi, l'elemento individuale dei fondatori scompare radicalmente dinanzi all'essere morale, la società, e che da quel punto gli statuti soli imperano sia per dirigere che per amministrare la cosa sociale. In Italia come in Francia la legge sulla società ebbe per oggetto speciale di mettere un freno agli appetiti immoderati dei Fantacchiotti delle società. In conseguenza, gli uomini scompaiono ma la società rimane; radicata sui suoi statuti legali, che non possono esser distrutti se non da altri atti legali derivanti da uno scioglimento, da un fallimento o da una liquidazione. Fantacchiotti colla sua foga invadente s'era forse immaginato d'essere superiore alla legge, oppure era questo un maneggio per crearsi dei mezzi facendo degli illusi.

Ecco l'articolo 4 del regolamento della società di Monticchio stampato a Napoli nel 1872, in lingua italiana e francese, dallo stesso Fantacchiotti:

« La direzione generale è incaricata della esecuzione delle deliberazioni
« del Consiglio di amministrazione per tutto ciò che riguarda l'esplorazione
« della tenuta.

(1) *Gazzetta ufficiale* dell'11 aprile 1874.

2163. Diffidamento.

Per deliberazione del Consiglio d'amministrazione della società di Monticchio, in data 5 gennaio 1874, il signor Leopoldo Fantacchiotti è stato rivotato dalle funzioni di direttore generale, che gli erano state conferite.

Il presidente del Consiglio

R. D'AGNY.

(Nota dell'E.)

« Tutti gli atti, le convenzioni che impegnano la società, e tutte le spese ordinate dalla direzione generale debbono prima di tutto aver ricevuta l'approvazione del Consiglio di amministrazione, così pure ogni passaggio di spese da un capitolo all'altro. »

Ogni commento diventa inutile a fronte di un testo così chiaro e preciso che regola le attribuzioni del direttore generale della società di Monticchio. Aggiungeremo che il Consiglio, in virtù dei suoi poteri indiscutibili, ha cacciato dal suo seno i membri indegni e rivocato il suo agente infedele; si è circondato d'uomini illuminati il cui merito e la cui onorevolezza sono al disopra d'ogni sospetto.

In questo momento il Consiglio è composto dei signori Manusardi, Lefils, Regnier (Paul), Stentalis e D'Agny; quest'ultimo il solo dei fondatori rimasto, fu eletto presidente del Consiglio. Il signor Cremieu ne è il commissario verificatore.

Il doppio fallimento del banchiere della società di Monticchio, assolve la società dal contratto del 5 dicembre 1871 che la legava col Fondiario svizzero. Il Consiglio si è affrettato a convenire in giudizio i sindaci pei danni di rifare cagionati alla società per la inesecuzione di quel contratto e per la restituzione della partecipazione inerente alla esecuzione di detto contratto. Nello stesso ordine d'idee le parti attribuite a de Necker e Fantacchiotti in ragione di ciò che dovevano portare in società e non portarono come dovevano in forza della medesima convenzione del 5 dicembre 1871, devono fare ritorno alla società medesima senza pregiudizio di altre rivendicazioni ad esercitare per cattiva gestione, dilapidazione, malversazione, ecc.

D'altra parte, il giudizio in decadenza pronunziato il 18 marzo scorso dal tribunale di Melfi è nullo in fatto ed in dritto, attesochè le citazioni alle parti interessate, spedite in Francia per via diplomatica, non furono consegnate alle medesime che *tre giorni dopo* quello fissato per l'udienza; attesochè il Consiglio ha a tempo debito dichiarato che Fantacchiotti il quale pretendeva personificare in sé tutta l'impresa o tutta la società, non era che un agente salariato a cui niun potere era stato dato dal Consiglio per rappresentare la società in giudizio e per conseguenza egli non aveva veste, per ricevere gli atti di procedura dei quali lasciava ignorare, a bella posta, l'esistenza alla società medesima.

Risulta dai fatti che abbiamo sinora delineati, che la situazione della società si è notevolmente migliorata. Infatti, ella si è sciolta dai legami che la legavano al Fondiario svizzero ed essa è in diritto di esigere danni ed interessi tanto più considerevoli che egli medesimo ha valutato ad una somma alta il valore reale di Monticchio. La sua amministrazione ricostituita ed in via di completarsi col concorso di persone competenti ed autorevoli, assicura oramai il successo dell'impresa. Essa sta per rientrare nella proprietà della maggior parte delle sue parti d'interesse. In fine essa ha a sé dinanzi un nuovo periodo di tempo più che sufficiente perchè il suo consiglio possa concludere i negoziati finanziari che ora sono in corso e che sono destinati a

pagare in breve tempo gli arretrati e le scadenze future; e perchè possa mettere questa volta in esercizio con modo ragionevole il suo demanio di Monticchio.

Questa è la verità, la verità pura: quando la si ricerca conviene dirla qual è a tutti intera.

Io mi domanderei terminando: sotto qual pretesto, in virtù di qual diritto, quel tale Sartori firmatario del comunicato si permette d'intervenire in un affare che non lo riguarda affatto, nel quale non ha nessuna qualità legale e di fare da tribunale pubblicando delle sentenze in un giornale, affermando fatti falsi?

Non si potrebbe spiegare quell'intervento se non si sapesse, come più tardi si proverà, quali legami d'interessi l'uniscono al Fantacchiotti.

Tale pubblicazione il giorno stesso in cui si litigava sopra una domanda di reintegrazione iniziata da Fantacchiotti, e nella quale l'avvocato stipendiato della stessa società si presentava contro di essa, non aveva altro scopo che d'influire sulla decisione, come poi la richiesta per un sequestro preteso conservatorio, non aveva altro scopo che d'impadronirsi dell'archivio della società nel quale si sa bene che esiste un fascio di prove terribili contro Fantacchiotti e la sua consorte.

Napoli, il 9 di maggio 1874.

Il presidente del Consiglio
R. D'AGNY (1).

14°

Ultima interrogazione dell'onorevole Del Zio al ministro dei lavori pubblici relativa alla costruzione del tronco ferroviario Candela-Santa Venera-Aiella.

Presidente. L'onorevole Del Zio ha presentato una interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici che è in questi termini:

« Il sottoscritto chiede interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sull'esito delle dichiarazioni e promesse da lui fatte nella tornata del 20 passato dicembre relative alla costruzione del tronco ferroviario *Candela-Santa Venera-Aiella*. »

(1) A questa risposta del signor D'Agné si è replicato con un furioso opuscolo, che ha per titolo: *A Francesco René Houssé D'Agné, sedicente presidente della società civile di Monticchio*. Dobbiamo alla cortesia del signor Gutierrez, già nostro collega al Parlamento di Firenze, la cognizione di questo opuscolo, ma ci asteniamo dall'accluderlo nelle presenti memorie, perchè gli autori non combattono apertamente, e solo si sottoscrivono colla frase trionfale:

Alcuni disperati (!) azionisti in segno di riconoscenza.

Domando all'onorevole ministro se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

Ministro per i lavori pubblici. Io do subito le spiegazioni richieste senza che l'onorevole Del Zio s'incomodi troppo a spiegare il suo desiderio, perchè una simile domanda me l'ha fatta altra volta ed io oggi mi affretto di dargli quelle altre spiegazioni che l'ulteriore sviluppo di questo affare mi permette di dargli.

Del Zio. Io sono lontanissimo dal volere far perdere tempo alla Camera nella situazione eccezionale in cui ci troviamo. Rinunzio quindi non all'interrogazione, ma al suo svolgimento e sarò felice di udire le spiegazioni che mi vorrà dare l'onorevole ministro, poichè mi assicura d'essere già preparato, e d'avere compreso di slancio tutto il senso e valore della mia domanda.

Presidente. Lei felice d'ascoltare e contento il ministro di dargliele. (*ilarità*)

Ministro per i lavori pubblici. Io aveva promesso alla Camera di procurare ogni modo di sciogliere il Ministero da un obbligo che esso ha contratto, di fare la concessione della ferrovia da Candela per Ponte Santa Venera sino alla fiumana di Atella a una certa società di Monticchio.

Ebbene, io ho fatto tutto quello che ho potuto, ma fin qui non sono riuscito, perchè vi è di mezzo una cauzione che dovrei restituire a questa società dichiarando sciolto il contratto. Ora questa cauzione non l'ho potuta restituire ancora, perchè il Consiglio di Stato ha trovato insufficiente la deliberazione del Consiglio amministrativo che aveva deliberato lo scioglimento del contratto.

Il Consiglio di Stato ha osservato che, per risolvere questo contratto, vi abbisognava una deliberazione dell'assemblea degli azionisti. Questa società ha subito una trasformazione, essendo diventata società anonima. Così vi è stato bisogno di una deliberazione degli azionisti della società anonima. Questa deliberazione mi è pervenuta due o tre giorni fa, ma ad un tempo mi è venuta una protesta intimata giudiziariamente da altri interessati, i quali dicono: badate, non restituite questa cauzione, perchè noi chiameremo responsabile il Governo del danno che può venircene. Io ho ordinato che si mandasse di nuovo la cosa al Consiglio di Stato, e, subito che avrò l'avviso di quel Consesso, risolverò la questione. Quando io sia abbastanza garantito, restituirò la cauzione, o il contratto sarà sciolto. Allora il Governo riacquisterà la sua libertà d'azione e potrà prendere, circa quella ferrovia, i provvedimenti che saranno del caso.

Del Zio. Le dichiarazioni categoriche dell'onorevole ministro e l'ora tarda mi costringono a sopprimere ogni più giusto dettaglio e a restringere in brevissime e sostanziali parole la risposta mia.

È una fatalità quella che ha contribuito funestamente al deviamiento di un'opera che doveva concorrere alla redenzione economica e morale della mia patria. Se io trovassi nella mia coscienza o nelle disposizioni anteriori della Camera, o nei precedenti già conosciuti della legge, un addentellato

ragionevole per il quale potessi arrendermi alla dilatoria indefinita che vorrebbe farmi accettare il ministro, mi ci arrenderei; ma l'onorevole Spaventa deve rendere a me, alle popolazioni che rappresento e alla Camera stessa questa solenne giustizia. La complicazione che oggi deploriamo non è stata cagionata nè dalle Commissioni anteriori del bilancio, nè dai desiderii cento volte ed unanimemente manifestati in quest'Aula dalla deputazione lucana, nè dalle leggi del 1865 e del 1870, che furono esplicito sul vero scioglimento da darsi alla questione. È il Governo quello che ha voluto accordare a una società in fallimento una concessione che spettava alla società delle Meridionali, è il Governo che ha dichiarato non essere il fatto della decadenza al seguito delle sentenze dei tribunali un motivo sufficiente per restituire allo Stato la sua libertà di azione, e porlo in condizione di rivolgersi ad altri. Anche oggi, o signori, è il Governo stesso quello che viene a dirci come il Consiglio di Stato abbia dichiarato essere permesso ai membri medesimi della società che ha mancato agli obblighi suoi di ricostituirsi, senza rimorso o pena alcuna del passato, e di poter procedere con disinvoltura a nuove metamorfosi e combinazioni.

Io lascio libera la Camera di giudicare se questo sia buon costume di amministrazione; se sia questo il modo col quale si debbono mantenere le promesse fatte ai terzi nei contratti, le promesse fatte alle popolazioni, a cui apparteneva ed appartiene la sostanza della cosa su cui si contrae; le promesse fatte ad una regione famosa, a cui, dopo che si diede e si tolse tutta un'arteria, tutto un sistema di ferrovie, voglio dire la linea di Conza, si rapisce o si ritarda indefinitamente perfino un misero tronco che il voto ripetuto della Camera le aveva serbato. È questa la questione che fa piangere i cuori; la questione sulla quale parlarono ripetutamente con eloquenza gli onorevoli Depretis, Bonghi, Pisanelli, Lovito, Branca, De Donno e tanti altri nostri colleghi. L'opinione collettiva era divenuta assioma, bisogno irresistibile, e nondimeno io debbo ripetere che lascio giudicare la Camera del modo col quale vuole ubbidire il Governo alla volontà più certa del Parlamento e alle aspettative più giuste delle nostre care popolazioni.

Mi dirà l'onorevole ministro che personalmente egli è dispotissimo a far tutto per contentare gli abitanti del Melfese. Non ne dubito. Lo ringrazio e lo ringrazio d'ogni benevolo intendimento; pure, stando, non alla persona del ministro, ma alla linea che ha seguito il Ministero, il fatto che io constato pur troppo è deplorabile. La legge è stata delusa. Da circa quindici anni si alimentano voti e speranze, che poi si trascurano, non riflettendo che così viene gettato il paese nel più angoscioso dei dubbi, nella necessità di non aver più fede nel Governo che diede a se stesso.

Lo credereste, o colleghi? Quei signori medesimi che hanno mancato agli obblighi assunti collo Stato, vengono a rivelare sui giornali di Napoli le proprie magagne. Confessavano, giorni sono, nell'*Unità Nazionale* e nell'*Era Novella*, che essi avevano comprato il bosco di Monticchio per un prezzo inferiore d'assai al valore reale; e che si promettevano dei grossi di-

videndi. E siccome il fallimento del *Credito svizzero* ha sciolta la prima concordia dei compartecipanti, si lacerano ora a vicenda, ed ognuna delle parti vorrebbe tutta per sé la riconcessione del bosco. Sospettano costoro che ci è un'Italia che ascolta e che geme, e che perfino alla malizia più raffinata sia necessario un raggio di verecondia?

Uno di questi faccendieri, o signori, si è spinto sino a minacciare il Governo. Nel numero del 27 aprile dell'*Unità Nazionale* ha osato far intendere al Ministero di guardarsi bene dal far uso della sua libertà nella questione della rescissione del contratto e nella restituzione del deposito (1). E siccome ciò si scriveva tre giorni prima della risposta ufficiale del Consiglio di Stato al ministro (2), era quell'accento una vera intimazione che si faceva, e quasi un veto imposto alla ragione di Stato, e a quella sapienza e giustizia che si devono supporre naturalmente esistenti nei grandi corpi ufficiali dell'a nazione.

Veda bene dunque l'onorevole Spaventa come pur troppo tante complicazioni, contraddizioni e sviamenti abbiano dovuto stancare l'animo delle popolazioni del Melfese, e far loro sentire con amarezza inesprimibile quello stato di cose che l'onorevole Depretis definiva ingiustissimo e intollerabile.

Sì, tre circondari di tre importantissime provincie del regno sono per piccola distanza divisi dalla stazione che è innanzi ai loro occhi, e non vi è ancora forza di verità e giustizia che possa avvicinarli ad essa!

Presidente. Questo è stato detto.

Del Zio. L'onorevole presidente mi fa osservare che questo è stato detto. È vero; ma non ha portato frutto, nessun frutto! Ed io dovevo, anche a costo di ripetizioni, togliere il velo sul vero e principale motivo di sì ingiusti ritardi.

Detto ciò, io ho finito. Con dolore sì, ma senza rimorsi, io lascio al Governo il peso di una sì grande responsabilità!

(1) Vedi avanti, pag. 251, penultimo periodo.

(2) Vedi avanti, pag. 252, Comunicato del ministro Silvio Spaventa all'onorevole Del Zio.

CONCHIUSIONE.

I lettori, che avranno seguita con benevolenza la lunga serie dei documenti, addotti nella presente raccolta, sono oramai al caso di formulare un giudizio sullo scopo che ne determinò la scelta e l'edizione.

Le popolazioni del Melfese fecero propria nel 1860 la *Rivoluzione dell'unità*, perchè non potevano — senza cadere nel fratricidio — restar mutole e indifferenti alla crisi politica delle Calabrie e della Sicilia, le quali avevano già risposto a quella della media e dell'alta Italia, per creare coll'istumento dell'egemonia sabauda la nuova forma della nostra patria.

Soddisfecero in tal modo al dovere nazionale!

Sebbene giacenti sul terreno di una vecchia e tirannica legalità, sebbene ancor peste e ammortite da quella terribile politica, che in sul finire della Rinascenza le aveva prima coinvolte nel gran duello degli Aragonesi cogli Angiojini, e finalmente aggiogate dopo il 1528 al dominio della Spagna, si sciolsero pure con una grande virtù, sotto l'impulso di Parigi e di Torino, dai residui vincoli di un passato abborrito, e seppero degnamente elevarsi nell'orizzonte della nuova vita.

Esse infatti, con volontà prepotente, celebrarono nel vetusto tempio dei Normanni la glorificazione religiosa del nuovo principio, precorrendo di 15 anni, quasi tratte da rapina celeste, allo scopo, alla finalità che oggidì si acclama in Roma (1). Calunniate, umiliate, oppresse dall'uragano della reazione, che voleva soffocarle col brigantaggio, resistettero

(1) Vedi ARANEO, *Memorie storiche della città di Melfi*. Questo distinto scrittore fu involato dalla morte all'affetto della cittadinanza melfitana, durante la stampa della presente Raccolta.

eroicamente a tutti gli ostacoli, sventarono tutte le insidie, e per restare nel dritto d'Italia, tollerarono lo stato di assedio, i giudizi sommari, le vendette spietate dei partiti, le complicazioni tragiche d'ogni specie, e giunsero alla fine — tuttochè camminando nel sangue — a domare e strozzare quell'idra.

Pareva, dopo ciò, che dovessero in qualche modo quiescere e gustare un sorso dei benefici economici, che nel termine di ogni grande rivoluzione sociale sono sempre il provvido compenso dei lunghi lavori dell'umanità, e come nuove ali per crescer nel vero.

Il telegrafo, la stampa, le associazioni libere, la ferrovia di Conza, il nuovo assetto delle arti utili, i migliori metodi per le scuole, e insomma i caratteri della democrazia scientifica, questo era l'ideale voluto! Ma, nel primo lustro della crisi, esso apparve e sparve come meteora di notte. Bisognò porre un velo sulla statua della speranza e rassegnarsi ad aspettare.

E in verità, ecco sopravvenire il secondo lustro con nuovi furori.

Verso il 1865 il gran dramma dell'unità arrivava al suo più difficile nodo; e la patria (ponendo silenzio su tutte le brame particolari) chiedeva ancora armi ed armati, danari e soccorsi e sacrifici d'ogni genere.

Le legislature di Firenze, con accentramento titanico di pensiero e d'azione, determinavano una crisi europea. In prima scioglievano l'Italia dal vecchio impero d'Austria, e poi, capovolgendo il moto, riuscivano — dopo il terribile episodio di Mentana — a liberarla parimente dalla tradizione sterilita della teocrazia del medio-evo.

Salve, salve, o Roma, si gridò allora da tutte le parti! Il mondo, come nell'era augustiana, sembrò tremare sulla sua base, ma i tremiti non additarono solo che il conflitto si era generalizzato e che involgeva l'intero sistema del mondo cristiano; furono, superando i furori della guerra, scintillazioni e segni di più alti progressi. Trasportata, come dal volo di una vittoria sociale, giunse alla fine, nella città dei Cesari e

dei pontefici, la gran bandiera del dritto moderno, additata già dopo l'èra delle sètte, nella splendida *Utopia del Veltro*, dalla mente profetica dell'Alighieri:

Questi non ciberà terra nè peltro,
Ma sapienza, e amore e virtute:
E sua nazione sarà tra Feltro e Feltro.
Di quell'amile Italia fia salute,
Per cui morì la vergine Camilla,
Eurialo, Turno e Niso, di ferute. (*Inf.* c. 1°) (1).

Le genti italiche, gli abitatori tutti del mezzogiorno, e principalmente i pastori, i campagnuoli, i coloni e gli operai modestissimi della Daunia e della destra e sinistra sponda dell'Aufido, hanno forse vissuto in un sogno novello? Ogni loro più ristretta esigenza è forse fallita? È volta in basso come nel passato? E di chi è la colpa, se la voce dei loro bisogni non è pur anco esaudita? Dobbiamo forse incitarle a disperare della verità e della ragione?

Questi documenti (e in particolarità quelli che si riferiscono alla foresta di Monticchio, e alla convenzione presentata dagli onorevoli Sella e Devincenzi) sono irti, zeppi di contraddizioni, reticenze e dilatorie indefinite. Essi svelano e pongono al nudo quale situazione sia stata fatta fino ad oggi alla terra nobilissima che conserva i simboli della federazione nazionale, in quanto assorbe d'epoca in epoca a metamorfosi più alte di religione. Chieggano pure i suoi avversari agli aquiloni del cielo le nebbie più fitte, o al demone delle rovine l'arte infernale che fa disparire libri, monumenti, emblemi e ogni altro titolo che comprova il dritto! Nessuno fascierà di tenebre il sole; nessuno farà dimenticare l'èra dei Normanni, l'èra degli Svevi e di Pier delle Vigne, o quella degli Acciajuoli e dei Caraccioli, e neppure l'ultima di Carlo V, che, sebbene funesta alle tradizioni indigene, precluse pure senza volerlo, e senza merito dei Capi, ad un avvenire misterioso

(1) Si ricordino le parole, colle quali fu presentato a V. E. il *Plebiscito dei Romani* dal duca di Sermoneta, illustre autore delle *Tavole dantesche*. Vedi *Gazzetta ufficiale* del regno, del 9 ottobre 1870.

coll'unità granducale nella media Italia e coll'unire in germe, al di là del Tronto, in una sola famiglia le tradizioni opposte dei due più alti uffici della nazione, cioè dell'ammiragliato, dell'Impero, e del siniscalcato dell'antico regno.

Così i destini dell'*Italia una* furono adombrati, nel Mezzodì (anche in mezzo alle vaste catastrofi, che dissolvevano la Rinascenza), sin dal tempo di Giulio II e di Leone X, ed è perciò che la nostra fede — tuttochè messa a prove durissime — è invulnerata e invulnerabile!

Quando dunque, noi terminiamo concludendo, saranno soddisfatti gli umili ed equi voti delle nostre popolazioni? Quando? quando?

Colla pubblicazione di queste memorie, noi siamo sciolti da qualunque responsabilità che assumemmo nel 1860. I doveri di coloro che capitanarono il moto sono compiuti. Tocca adesso a chi se n'è vantaggiato, tocca al Governo dell'Italia una, e a quel partito, e specie di ministri che, sola, pretende di maneggiare il potere, di valutare ogni situazione, e distribuire i benefizi economici colla bilancia della verità e della giustizia. Faccia, se può, questo miracolo di politica colle sole sue forze! Non più parole, ma fatti domandano i popoli che ne hanno dritto.

Voglia il provvido Iddio risparmiare disastri all'Italia, e permetterle di celebrare, in seno a vera e solida pace, quelle libere e geniali costumanze che i *Tempi umani* del nostro millenio promettono, e che sono l'effetto di una coscienza più chiara del bene e del bello!

FINE.

INDICE

Argomento della Raccolta, ovvero Discorso d'introduzione, p. III a XXXII.

Documenti.

- I. Intorno al metodo e fine legittimo per trasformare l'Asse ecclesiastico — Discorso del deputato Del Zio, nella tornata 13 giugno 1866, p. 3.

- II. Proposta Tozzoli — Lettera del senatore Giovanola ministro dei lavori pubblici — Istanze e osservazioni del deputato Del Zio al ministro Cantelli, successore del Giovanola, p. 10.

- III. Tornata del 15 marzo 1868 e discussione delle petizioni per provvedere contro il brigantaggio — Ministero Menabrea, vice-presidenza Restelli, ministro dei lavori pubblici commendatore Cantelli, p. 22.

- IV. Sviluppo delle trattative per la ferrovia dell'Aufido, dopo l'ultima gran discussione del Parlamento sulle *Cause sociali* del brigantaggio — Istanza di 67 deputati al presidente Menabrea e al ministro dei lavori pubblici, p. 49 — Lettera dell'ingegnere deputato Grattoni al deputato Del Zio, p. 50 — Il municipio di Melfi spedisce una Commissione a Firenze per affrettare i provvedimenti iuvocati. Rapporto della Commissione al municipio ed allegati. Deliberazione comunale, p. 50-54 — Il ministro delle finanze conte *Cambray-Digny*, e quello dei lavori pubblici commendatore *Pasini* presentano alla Camera un disegno di legge per la linea da Foggia a Candela, e da Candela a Ponte Santa Venero, p. 55-64.

- V. Caduta del Ministero Menabrea, al quale succede il Gabinetto Lanza — I nuovi ministri dei lavori pubblici e per le finanze (Gadda e Sella) ripropongono alla Camera i provvedimenti generali sulle ferrovie, ma senza comprendervi il tronco Candela-Santa Venero. Proteste del municipio di Melfi, p. 66 — Una Giunta composta di otto membri esamina il nuovo disegno di legge — Il commissario *Mannetti*, che riferisce sulle ferrovie meridionali, emenda a nome

della Commissione la legge, negli articoli relativi alla ferrovia dell'Aufido, p. 70-82 — Il deputato Sormani-Moretti appoggia la riforma della Giunta, p. 83 — Il deputato Del Zio ricorda i diritti del Melfese, p. 84 — Ingiusti dinieghi de' ministri Gadda e Sella, p. 85 e 89 — Il deputato Bonghi, relatore generale, risponde a tutte le obiezioni, e la Camera non solo approva gli emendamenti introdotti dalla Commissione, ma vuole che il Governo provveda pure ad altri tronchi di complemento, p. 89-99.

- VI. Il conflitto franco-prussiano e le sue prime conseguenze in Italia (cioè l'occupazione di Roma, il rinnovamento dell'Assemblea nazionale, e la discussione delle tre grandi leggi per l'*Accettazione del plebiscito romano*, pel *Trasferimento della capitale a Roma*, e per le *Guarentigie alla Santa Sede*) non sospendono le trattative per l'urgenza della ferrovia dell'Aufido — Una Commissione di deputati si presenta al ministro Gadda — Carteggio fra l'onorevole Del Zio e l'onorevole Gadda, p. 100-102 — Rapporto del direttore generale delle ferrovie meridionali, p. 102 — Ultima lettera del deputato Del Zio al ministro — Osservazioni e rimembranze, p. 105.
- VII. Nuove istanze al ministro d'agricoltura e commercio deputato Castagnola, facente le veci del titolare Gadda nel Ministero dei lavori pubblici, p. 108 — Risposta del ministro reggente, p. 109 — Nella tornata dell'11 maggio 1871 la questione della ferrovia dell'Aufido è dichiarata dagli onorevoli Castagnola e Sella connessa a quella della destinazione di Monticchio, e intanto ai lavori non si provvede, p. 110 — Opposizione ai ministri da parte degli onorevoli Del Zio, Branca e Lovito — Le operazioni all'oscuro, p. 121 — Voti della Camera di commercio di Terra d'Otranto per la costruzione dei tronchi ferroviari Zollino-Gallipoli e Taranto-Brindisi, p. 124 — *Solite promesse*, e conseguente ironia, articolo dell'onorevole Del Zio, pubblicato dal deputato Sorrentino nella *Libertà* di Napoli, p. 125.
- VIII. Apertura del Parlamento a Roma — Il discorso del Re promette alla federazione di Puglia una larga parte di vantaggi nel ricorso generale della civiltà verso l'Oriente — La Commissione del bilancio, per mezzo del relatore deputato Depretis, dichiara lo sviluppo della ferrovia dell'Aufido un *atto di rigorosa giustizia per la regione di Melfi*, p. 131 — Discussione in merito nella tornata del 21 dicembre 1871, pag. 131 — Ordine del giorno proposto da quindici deputati, e spiegazioni del ministro Devincenzi, p. 135 — La stampa s'impadronisce della questione e vuole condotta la linea non solo da Candela per Santa Venere a Gioja, ma da Santa Venere ad Avellino. (Lettera dell'*Unità Nazionale*, p. 136, e Memorando dell'ingegnere *Ferdinando Gargiulo*, p. 139-149.)

IX. Le questioni della ferrovia dell'Aufido e del bosco di Monticchio si complicano con quelle del patto sociale d'Italia, p. 150-160.

X. Interrogazioni dei deputati De Donno e Bonghi sui quattro tronchi da Taranto a Brindisi, da Zollino a Gallipoli, da Ponte Santa Venere alla fiumana d'Atella e da Ginlianova a Teramo, p. 161 — Risposta generica e dilatoria del ministro senatore Devincenzi, p. 169 — Replica dell'onorevole Bonghi, che proclama *singolare e prevalente* il diritto dei quattro tronchi, p. 170 — Nuove istanze dell'onorevole Pisanelli in occasione della discussione del bilancio definitivo dei lavori pubblici pel 1872, p. 170-174 — Risposta del ministro, p. 174 — Repliche dell'onorevole Lovito, p. 178 — Osservazioni critiche del relatore Depretis, p. 180.

XI. Il ministro dei lavori pubblici (Devincenzi) e quello delle finanze (Sella) presentano, di concerto alla Camera, nella tornata del 10 gennaio 1873, un progetto di concessione della strada ferrata da Candela alla fiumana di Atella, p. 183 — Per esso viene accordata alla società civile di Monticchio la costruzione e l'esercizio della linea — Ma la Giunta designata dagli uffizi non passa alla nomina del relatore, perchè da documenti ufficiali le viene data sicurtà di essere stata intimata alla società medesima la decadenza dell'acquisto di Monticchio per morosità del pagamento, p. 199-204.

XII. Avvenimento del Ministero Minghetti a Roma — Lettera dell'onorevole Del Zio al nuovo ministro dei lavori pubblici, Silvio Spaventa, p. 206 — Conferenza col ministro, p. 209 — L'onorevole Lacava richiama la questione dei tronchi nella relazione del bilancio di prima previsione dei lavori pubblici per l'anno 1874, p. 210 — Discussione che ne segue in Parlamento nella tornata del 20 dicembre 1873, e dichiarazione solenne dell'onorevole Depretis, p. 211-217 — Rapporto sulla situazione finanziaria del *Credito fondiario svizzero*, letto a Parigi nel 23 dicembre, dal signor Brun al Comitato generale degli obbligatari, p. 218-241 — Sentenza del tribunale correzionale della Senna che condanna il signor Fornerod, p. 241-248 — Contraddizioni giuridiche e morali, che ne risultano fra i direttori della società civile di Monticchio, svelate nei diari di Napoli, p. 250-258 — Il ministro Spaventa chiede parere al Consiglio di Stato, intorno alla rescissione del contratto stipulato con essa, e ne seguono dilazioni indefinite — Ultime istanze sulla urgenza della ferrovia dell'Aufido, nella tornata del 3 giugno 1874, p. 258-261 — Tutti i problemi della federazione dell'antico ducato di Puglia si trovano posti, ma tutti restano senza soluzione. Di chi la colpa? E quando saranno sciolti?

CONCLUSIONE, p. 262-265.

(2)
5.7 519



PREZZO L. 3

**Volume restaurato presso il Laboratorio di Restauro della
Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze**



segnatura 5.7.519

vol. n°

restaurato nell'anno

2010

smontaggio	totale	supporti	2	nastri di lino
spolveratura	manuale	cucitura	intrecciata	
issaggio		indorsatura	carta giapponese e cotone	
lavaggio		capitelli	senza	
deacidificazione		quadranti	senza	
rinforzo		ancoraggio	a cartella	
carte di guardia	carta giapponese e yose mh 300 p	laccifermagli		
copertina		coperta	in cartoncino japonico a busta	
brachettatura	carta giapponese e yose mh 300	segnatura e titolo		
carte di guardia	tr. 131	dorso	staccato	

